VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 80)**

z dnia 28 lutego 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 80)

28 lutego 2018 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat szkoleń i kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej oraz członków załóg statków morskich,

– informację na temat sytuacji pracowników sektora żeglugi śródlądowej delegowanych do pracy w krajach Unii Europejskiej (Milog, Loi Macron),

– informację na temat planów powołania Morskiego Funduszu Inwestycyjnego oraz Funduszu Żeglugi Śródlądowej,

– projekt dezyderatu w sprawie podjęcia działań zmierzających do rozwiązania problemów związanych ze świadczeniami emerytalnymi właścicieli kutrów i łodzi rybackich oraz armatorów pływających.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Cezary Gromadzki** główny specjalista w Departamencie Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Dominika Waltz-Komierowska** radca prawny w Departamencie Prawnym Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego wraz ze współpracownikami, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Ewa Chmielewska** inspektor nadzoru nad żeglugą w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Henryk Śniegocki** prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Gdyni, **Andrzej Bąk** prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Szczecinie, **Łukasz Greinke** prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. wraz ze współpracownikami, **Monika Kozakiewicz** prezes zarządu ARANDA Sp. z o.o., **Paweł Brzezicki** zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego wraz ze współpracownikami, **Magdalena Miszke** dyrektor Zespołu Szkół Morskich w Darłowie, **Lech Piotr Pieczyński** dyrektor Zespołu Szkół Morskich im. Polskich Marynarzy i Rybaków w Kołobrzegu, **Stanisław Duziak** nauczyciel w Zespole Szkół Morskich w Gdańsku, **Ireneusz Kuligowski** prezes Polskiego Związku Zarządców Statków, **Bartosz Fabiańczyk** prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, **Piotr Masny** przewodniczący Rady Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Michnal** wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w Gdyni, **Jan Popończyk** przewodniczący Konwentyklu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, **Rafał Czyżyk** członek Rady Interesantów Portu Szczecin, **Bohdan Paszukow** kierownik Morskiego Biura Podróży w Warszawie, **Bolesław Zasada** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Jerzy Lipiński** przewodniczący Organizacji Zakładowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów przy Polskiej Żegludze Morskiej, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Paweł Kowalski** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej, **Lech Ryński** kapitan żeglugi wielkiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości. Gości jest sporo. Wybaczą państwo, nie będę wszystkich wyczytywać, ale witam państwa bardzo serdecznie. Rozpoczynamy posiedzenie Komisji. Kworum mamy, tak? Mamy.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie, po pierwsze, informacji na temat szkoleń i kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej oraz członków załóg statków morskich. Po drugie, informacji na temat sytuacji pracowników sektora żeglugi śródlądowej delegowanych do pracy w krajach Unii Europejskiej. Po trzecie, informacji na temat planów powołania Morskiego Funduszu Inwestycyjnego, Portowego Funduszu Inwestycyjnego oraz Funduszu Żeglugi Śródlądowej, jak też rozpatrzenie projektu dezyderatu w sprawie podjęcia działań zmierzających do rozwiązania problemów związanych ze świadczeniami emerytalnymi właścicieli kutrów i łodzi rybackich oraz armatorów pływających. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku dziennego. W punkcie pierwszym mamy rozpatrzenie informacji na temat szkoleń i kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej oraz członków załóg statków morskich. Bardzo proszę pana ministra o zreferowanie tematu. Bardzo proszę, pan minister Materna.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, jeżeli chodzi o kwalifikacje członków załóg statków żeglugi śródlądowej, to te sprawy reguluje ustawa o żegludze śródlądowej oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Polski system kwalifikacji w żegludze śródlądowej oparty jest w szczególności na odbytej praktyce pływania. Do uzyskania niezbędnych uprawnień konieczne jest posiadanie określonego w miesiącach stażu pływania w żegludze śródlądowej. Niezbędne jest również złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu potwierdzającego posiadanie wymaganej wiedzy i umiejętności praktycznych. Rozporządzenie przewiduje możliwość uzyskania uprawnień oraz praktyki pływania zdobywanych w żegludze morskiej, a także ułatwione procedury zdobywania kwalifikacji przez osoby, które ukończyły szkoły o kierunku żegluga śródlądowa. Ułatwienie to polega w szczególności na skróceniu wymaganej praktyki pływania, a także na zwolnieniu z niektórych egzaminów.

Przepisy nie przewidują natomiast konieczności odbywania bądź kończenia szkoleń. Udział w szkoleniach jest dobrowolny. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie sprawuje nadzoru nad organizatorami kursów i szkoleń oraz nie ma wpływu na poziom świadczonych przez te podmioty usług.

Zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem kwalifikacje w żegludze śródlądowej dzieli się na patenty i świadectwa w służbie pokładowej oraz w służbie maszynowej. Jeżeli chodzi o służbę pokładową, zalicza się tu stanowiska: młodszego marynarza, marynarza, starszego marynarza, bosmana, sternika oraz kierownika statku. Jeżeli chodzi o służbę maszynową, obejmuje ona stanowiska motorzysty oraz mechanika statkowego.

W obecnie obowiązującym systemie prawnym jedynym dokumentem kwalifikacyjnym w żegludze śródlądowej uznawanym we wszystkich krajach Unii Europejskiej, jest patent kapitana żeglugi śródlądowej. Reguluje to dyrektywa 96/50/WE.

Ujednolicenie wymagań w zakresie szkolenia marynarzy oraz uzyskiwania dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze śródlądowej, które byłyby uznawane na poziomie Unii Europejskiej, jest jednym z głównych zadań Komisji Europejskiej w zakresie transportu śródlądowego. W dniu 16 stycznia 2018 roku weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Termin na jej transpozycję do porządku prawnego państw członkowskich został określony na dzień 17 stycznia 2022 roku. Dodatkowo dyrektywa przewiduje okres przejściowy, w którym patenty kapitanów oraz innych członków załogi wydane przez państwa członkowskie do końca transpozycji zachowują swoją ważność do dnia 18 stycznia 2032 roku. W tym okresie osoby posiadające krajowe dokumenty

kwalifikacyjne, po spełnieniu warunków określonych w dyrektywie, mogą ubiegać się o wydanie unijnego dokumentu kwalifikacyjnego, który będzie uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

Jeżeli chodzi o kwalifikacje członków załóg statków morskich, w Polsce system edukacji i szkolenia w celu uzyskania morskich kwalifikacji zawodowych jest prowadzony przez cztery rodzaje podmiotów: uczelnie morskie, inne uczelnie wyższe, szkoły ponadpodstawowe, czyli technika oraz ośrodki szkoleniowe. W szkołach i na uczelniach wyższych szkolenie prowadzone jest w cyklach wieloletnich. W pozostałych ośrodkach szkoleniowych szkolenie prowadzone jest w trybie krótkookresowym, zazwyczaj kilkumiesięcznym.

Cały system wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy w Polsce jest oparty na standardach międzynarodowych i jest w pełni uznawany przez Międzynarodową Organizację Morską, w tym przez wszystkie strony Konwencji STCW. System ten jest wdrożony do prawodawstwa krajowego głównie poprzez ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 roku. Zgodnie z przepisami Unii Europejskiej wszystkie państwa członkowskie muszą spełniać minimalne standardy wyszkolenia i kwalifikacji marynarzy określone w Konwencji STCW oraz w dyrektywie 2008/106/WE. Administracja morska zapewnia zgodność przepisów krajowych z przepisami Unii Europejskiej oraz Konwencji STCW, a także nadzoruje i monitoruje wykonywanie tych przepisów.

W celu możliwości prowadzenia szkoleń i przeszkoleń przeznaczonych dla marynarzy konieczne jest uzyskanie uznania ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, aktualnie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Uznania uzyskują podmioty, które spełniają określone wymagania dotyczące programów szkoleniowych, kwalifikacji kadry dydaktycznej oraz wyposażenia dydaktycznego. Aktualnie w Polsce funkcjonuje trzydzieści osiem jednostek edukacyjnych prowadzących szkolenia i przeszkolenia w tym zakresie, począwszy od przeszkoleń podstawowych poprzez specjalistyczne aż po szkolenia kwalifikacyjne na najwyższe stopnie oficerskie w żegludze międzynarodowej. Szkolenia kwalifikacyjne głównie prowadzone są przez uczelnie morskie oraz szkoły ponadpodstawowe publiczne i niepubliczne.

Dokumenty kwalifikacyjne w żegludze morskiej wydawane są przez dyrektorów urzędów morskich. System szkolenia i kwalifikacji kadr morskich ma na celu odpowiednie wyszkolenie i przygotowanie członków załóg morskich do pełnienia służby na tych statkach. Potwierdzeniem owych kompetencji są dyplomy lub świadectwa wydawane przez administrację morską.

Szkolenia członków załóg statków morskich i żeglugi śródlądowej. Jeżeli chodzi o uczelnie morskie, aktualnie mamy dwie takie uczelnie, które podlegają pod Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Są to Akademia Morska w Gdyni i Akademia Morska w Szczecinie. Jest też trzecia uczelnia, która podlega pod Ministerstwo Obrony Narodowej. Jest to Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni. Proces kształcenia trwa cztery i pół roku. W trakcie studiów student zdobywa wiedzę na poziomie zarządzania w poszczególnych działach oraz odbywa praktyki pływania niezbędne do uzyskania dyplomu oficera wachtowego, oficera mechanika wachtowego lub oficera elektroautomatyka. Po uzyskaniu dyplomu oficera absolwent po wypływaniu dodatkowej praktyki pływania, która może obejmować okres od dwunastu do osiemnastu miesięcy, może ubiegać się o uzyskanie dyplomu na poziomie zarządzania.

Akademia Morska w Gdyni kształci na czterech wydziałach. Akademia Morska w Szczecinie kształci na trzech wydziałach. W sumie w roku akademickim 2017/2018 na studiach stacjonarnych w Akademii Morskiej w Gdyni studiowało 3349 studentów, a w Akademii Morskiej w Szczecinie 2469 studentów. Liczba absolwentów w roku 2017 w Akademii Morskiej w Gdyni wyniosła 1316 absolwentów, a w Akademii Morskiej w Szczecinie 760 absolwentów.

Szkoły morskie i żeglugi śródlądowej. W ramach szkoleń w zakresie kwalifikacji morskich w szkołach ponadpodstawowych, czyli technikach kształcenie odbywa się w sześciu szkołach publicznych nadzorowanych pod względem realizacji programów nauczania przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ponadto zgodnie z nowymi przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2016 roku Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej może tworzyć szkoły o specjalności szkoły morskie, żeglugi śródlądowej

i rybołówstwa. Od 2018 roku Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadzi szkołę morską w Świnoujściu.

Jeżeli chodzi o szkoły, które są prowadzone przez jednostki samorządu terytorialnego, są to zespoły szkół morskich w Darłowie, Gdańsku, Kołobrzegu, Świnoujściu i Szczecinie.

W ramach szkoleń w zakresie kwalifikacji żeglugi śródlądowej w szkołach ponadpodstawowych kształcenie odbywa się w dwóch szkołach publicznych nadzorowanych pod względem realizacji programów nauczania przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ponadto w 2017 roku Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej utworzył jedną szkołę, czyli Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Poza tym funkcjonują dwie szkoły zarządzane przez jednostki samorządu terytorialnego. Są to Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu i Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej – Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią.

Według stanu na dzień 30 września 2017 roku w szkołach szkolnictwa zawodowego, zgodnie z Konwencją STCW, w klasach I-IV kształciło się 1408 uczniów, w tym 259 uczniów w szkołach żeglugi śródlądowej. Tyle w skrócie można powiedzieć o kształceniu i szkoleniu w szkołach gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Wobec tego otwieram dyskusję. Czy ktoś z pań i panów parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, nasi szanowni goście. Bardzo proszę się zgłaszać. Jeżeli ktoś z państwa chciałby się wypowiedzieć, proszę się też przedstawić. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Przewodniczący Organizacji Zakładowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów przy Polskiej Żegludze Morskiej Jerzy Lipiński:

Moje nazwisko Jerzy Lipiński. Reprezentuję związek kapitanów żeglugi wielkiej i oficerów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę mówić bliżej mikrofonu i śmiało jak na mostku.

Przewodniczący OZZZKiO przy PŻM Jerzy Lipiński:

Jerzy Lipiński. Reprezentuję związek kapitanów i oficerów.

Proszę państwa, mój związek, moi koledzy chcą zwrócić uwagę na niedostateczną, według naszej opinii, długość stażu pływania, jeżeli chodzi o officera on watch, czyli najmłodszego oficera i starszego oficera. Według naszego prawodawstwa, a także Konwencji STCW, na statkach powyżej 3 tys. GT jest to tylko dwanaście miesięcy. Praktycznie jeżeli ktoś się uprze, to po dwóch, trzech latach może osiągnąć poziom zarządzania.

W tej chwili rozwój żeglugi, a przede wszystkim wprowadzenie nowych kodeksów, kodeksu ISPS, kodeksu ISM, konwencji balastowej, konwencji MLC, obciąża dowództwo statku. Pracy papierowej jest bardzo dużo. Nie wyobrażam sobie, żeby po to, aby to wszystko poukładać, ktoś po dwunastu miesiącach poszedł na egzamin do urzędu morskiego i go zdał. Po prostu przekracza to możliwości.

Chciałbym również zwrócić uwagę na fakt, że pomimo tego iż kodeks morski nakazuje kapitanowi osobiste prowadzenie statku w wąskich przejściach, takich jak wyjście czy wejście do portu, bez dobrych oficerów, bez dobrej załogi niewiele zdziała. Dlatego wielokrotnie podnosiliśmy tę sprawę. W naszej sprawie była też interpelacja poselska. W 2016 roku pisaliśmy do ministra. Dostaliśmy odpowiedź, że tak jest na całym świecie. Konwencja STCW wprowadza minimum. Według nas to minimum to troszeczkę za mało. Każda administracja morska ma prawo zwiększyć owe okresy. Jak będzie, nie wiemy, niemniej uważamy, że zwiększenie wymaganego stażu przyczyni się do tego, że dyplom wydany w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej będzie miał większą wartość.

Być może w krótkim okresie w jakimś stopniu utrudni to osiągnięcie dyplomu, ale wydaje mi się, że w dalszej perspektywie będą same plusy. Ludzie z dłuższym stażem przychodzący na egzaminy mają większe szanse szybciej uzyskać dyplom niż ci po krótkim okresie. Dziękuję bardzo. To tyle.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan kapitan Popończyk. Proszę bardzo.

Przewodniczący Konwentyklu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni goście, Jan Popończyk. Stowarzyszenie Pilotów Wiślanych.

To bardzo cenny głos, jeżeli chodzi o morze. Chciałbym natomiast zwrócić Komisji szczególną uwagę na to, że mamy do czynienia z rewolucją technologiczną. Wchodzi szeroko pojęta automatyzacja. Na morzu zaczyna robić się eksperymenty pod tytułem autonomiczne statki. To samo niedługo będzie na śródlądziu. Jeżeli młodzi ludzie, którzy w tej chwili są kształceni, nie będą kształceni przynajmniej z możliwością wyjścia na zarządzanie ruchem automatycznym, grozi im, że w perspektywie dziesięciu, piętnastu, może dwudziestu lat po prostu nie będą mieli pracy. Automatyzacja jest czymś, przed czym się nie ucieknie, dlatego że koszty załóg zarówno na morzu, jak i na śródlądziu są zbyt wysokie. Automatyzacja po prostu pozwala utrzymać konkurencyjną pozycję. Jest to rzecz, która niewątpliwie jest czymś, co nas czeka. Trzeba się do tego przygotować. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w Gdyni Krzysztof Michnal:

Krzysztof Michnal. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej.

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, na początek chciałbym bezpośrednio odnieść się do treści informacji, którą uzyskaliśmy. Chciałbym powiedzieć, że szczęśliwie, widocznie na skutek wysłanych wcześniej uwag, w końcu uwzględniono z nazwy Akademię Marynarki Wojennej, która stanowi jedną trzecią, jeżeli chodzi o uczelnie kształcące kadry morskie. Nie można tego nie zauważać, a jest to rzecz, która działa się regularnie. Uważano, że Akademia Marynarki Wojennej nie istnieje.

Następna sprawa dotyczy szkół ponadpodstawowych. Chylę czoło. W końcu użyto nazwy, że są to szkoły publiczne i niepubliczne, a nie prywatne. Nie każda szkoła niepubliczna jest szkołą ewidentnie prywatną.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę, drodzy panowie, mówić bliżej mikrofonu. Dlaczego jesteście tacy nieśmiali jak przyjeżdżacie na posiedzenia Komisji? Tacy cisi. Proszę odważnie.

Wiceprzewodniczący RKIGM w Gdyni Krzysztof Michnal:

Oczywiście. Bardzo się cieszę, że zwraca pani na to uwagę.

Proszę państwa, następna kwestia. Jeżeli chodzi o szkoły ponadpodstawowe, nie uwzględniono szkół niepublicznych, a mamy trzy szkoły policealne niepubliczne, które mają swój udział w rynku, kształcą na poziomie operacyjnym. Jest to policealna szkoła w Szczecinie prowadzona przez fundację. Jest to policealna szkoła prowadzona przez Studium Doskonalenia Kadr Akademii Morskiej. Jest to szkoła morska w Gdyni prowadzona przez spółkę prawa handlowego. Mają one swój wkład w rynek, uczestniczą w rynku. Uważam, że też powinny być ujęte.

Jeżeli chodzi o akademie morskie, padła tu liczba czterech i pół roku. Proszę państwa, na stronie internetowej są cztery lata. Poza tym okres czterech i pół roku zawiera pół praktyki. Oprócz tego wymagane jest odbycie jeszcze połowy praktyki, czyli sześciu miesięcy, co należy zrobić po ukończeniu szkoły, de facto przed uzyskaniem dyplomu na poziomie operacyjnym.

Zastanawiające dla mnie jest, że w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni na kierunku nawigacyjnym studiowałem cztery i pół roku, żeby uzyskać tytuł magistra. W tej chwili de facto mamy cztery lata plus pół roku, a jeżeli chcemy zrobić magistra, jeszcze plus półtora roku, czyli sześć lat. Myślę, że to dosyć dużo czasu i pieniędzy na uzyskanie dyplomu magistra, o ile na morzu w ogóle jest on potrzebny. Na pewno jest potrzebny, jeżeli chodzi o awanse w zakresie nowoczesnych technologii.

Nie zgadzam się z panem kapitanem, że staże, jakie należy odbywać do uzyskania dyplomów, powinny być dłuższe. Szanowni państwo, kapitanowie na świecie są stosunkowo młodzi. Stary kapitan powinien znaleźć swoje miejsce w biurze u armatora. Tak samo starszy mechanik. W ogóle kadry morskie powinny schodzić do biura albo znaleźć swoje miejsce w administracji morskiej. Nie jako emeryci, ale jeszcze jako czynni, pełnosprawni, w miarę młodzi ludzi powinni znaleźć miejsce w super nowoczesnych przedsiębiorstwach np. prowadzących zarządzanie flotą lub kierowanie flotą, jeżeli coś takiego w miarę szybko wejdzie. Wydaje mi się, że chyba jeszcze nie, ale należy przygotowywać się w tym kierunku.

Wśród statków szkolnych, ponieważ taką informację też podano, zapomniano o statku Franciszek Zubrzycki. Wiem, że w zasadzie można się wstydzić, że statek ten w ogóle jeszcze chodzi, ale taka jest rzeczywistość. Chciałbym wszystkim państwu powiedzieć, że naszemu ministrowi podlega kilka statków szkolnych i szkolno-badawczych. Jest to potężna flota, która w większości, powiem szczerze, stoi. Myślę, że rząd i minister powinni się zastanowić nad tym, w jaki sposób wykorzystać ten potencjał. Kilka dni temu usłyszałem, że następna uczelnia, czyli Akademia Marynarki Wojennej też myśli o tym, żeby może wybudować sobie statek szkolny. Oczywiście można, tylko jest kwestia po co.

Jeżeli chodzi o wszelkiego rodzaju wymagania zawarte w rozporządzeniu, zwłaszcza jeżeli chodzi o staże i uznawanie staży, w zasadzie przyjęliśmy postawę, że sami się nie najemy, a drugiemu nie damy. Jest bardzo dużo ograniczeń, które są poza konwencjami. Tłumaczy się to dużą jakością dyplomu, tym że trzeba pilnować, czy człowiek wypływał godziny na odpowiednim statku czy na nieodpowiednim statku, czy maszyna była mniej stacjonarna czy bardziej stacjonarna. Szanowni państwo, to jest zadanie dla pracodawcy. Człowiek składając u niego swoje papiery, musi wykazać się odpowiednią praktyką. Natomiast dyplom morski należy osiągać na normalnej drodze. To nie jest zadanie administracji morskiej, żeby martwiła się, czy człowiek wypływał staż na wszelkich typach, rodzajach statków, co na dzień dzisiejszy już jest niemożliwe. Jest tak wąska specjalizacja, że powinniśmy dać spokój i odpuścić, jeżeli chodzi o wydawanie dyplomów. To przyszły pracodawca będzie weryfikował, czy ludzie spełniają wszelkie wymagania.

Wrócę jeszcze do generalnej uwagi. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o ustawę i rozporządzenia, między innymi rozporządzenie w sprawie kwalifikacji i wynikające z niego pozostałe rozporządzenia, praca nad tym w zespole trwała wiele lat. Wyglądało to tak, że ukazała się ustawa, która znosiła wszystkie dotychczasowe rozporządzenia. W momencie kiedy rozporządzenia straciły swoją moc, okazało się, że nie ma nowych rozporządzeń. Przez pewien czas nie było nawet rozporządzenia w sprawie kwalifikacji. Nie było rozporządzenia w sprawie egzaminowania. Nie było całej administracji i struktury, nie było Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. To wszystko trzeba było pisać na poczekaniu, na kolanie. W zasadzie efekty tego mamy do dnia dzisiejszego.

Przykładem są egzaminy przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną. Założeniem zespołu, który nad tym pracował, miał być testowy egzamin przesiewowy. Następnie miał być egzamin teoretyczny. I następnie miał być egzamin praktyczny. Wydaje mi się, że było to rozsądne. Jak jest dzisiaj? Dzisiaj jest tak, że mamy egzamin praktyczny, czyli de facto człowiek wykazuje nam, że ma umiejętności, że potrafi wykorzystywać całą swoją wiedzę, której się nauczył. Potem mamy egzamin przesiewowy testowy, a potem mamy egzamin praktyczny. Notabene w bazie nie ma odpowiedniej liczby pytań. Pytania są nieodpowiednie, jeżeli chodzi o egzaminy przesiewowe testowe. W odpowiedzi jest np. A – ileś tam, B – ileś tam, C – ileś tam. W zasadzie najlepiej zagrać w totolotka. Czasem pytanie jest bardzo długie, a jest tylko minuta na odpowiedź.

Jeżeli chodzi o całościowe funkcjonowanie systemu, niestety rozpoczęło się to prowizorką, którą łatamy do dnia dzisiejszego. Proponuję, żeby komisja sejmowa pochyliła się nad ustawą, jeżeli chodzi o sprawy związane z edukacją morską i w zasadzie zaczęła prace nad jej nowelizacją w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan rektor.

Prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Gdyni Henryk Śniegocki:

Henryk Śniegocki. Prorektor Akademii Morskiej w Gdyni.

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, nie mogę nie zabrać głosu, kiedy mój kolega poruszył temat uczelni. Powiem tak. Kolega kończył uczelnię wyższą. Studia magisterskie trwały cztery i pół roku. Ja kończyłem studia inżynierskie, które trwały cztery lata. Później studia magisterskie wydłużyliśmy do pięciu lat. Według nas, i myślę, że według armatorów także, był to najlepszy model kształcenia, jaki uzyskaliśmy w Polsce, dlatego że nasi absolwenci z jednej strony znaleźli uznanie u armatorów, a z drugiej strony ścieżka kariery naukowej bądź administracyjnej wszędzie była dla nich otwarta.

Zostawiłbym to uczelniom, żeby dbając o reputację, o to, żeby ich produkt był jak najlepszy, przy błogosławieństwie naszego ministerstwa i w świetle honorowania wszystkich prac, które mamy... Mamy pewne zawirowanie, które zrobił nam system boloński. Zostaliśmy przymuszeni do tego, żeby odejść od studiów magisterskich, przejść na dwustopniowy system studiów. Myślę, że powrót do pięcioletnich studiów magisterskich miałby szanse – jeszcze niedawno mieliśmy takie studia – żebyśmy mogli kontynuować ten najlepszy model. To tyle. Nie chciałbym tutaj wracać do innych rzeczy. Niech robią to uczelnie, ministerstwo. Myślę, że idzie to dobrą drogą.

Jeżeli natomiast chodzi o szybki awans, powiedziałbym tak, podszedłbym do tego bardzo ostrożnie. Jakby nie było, jest to trochę przecinanie kariery marynarskiej. Pamiętam lata, kiedy po to, żeby być kapitanem żeglugi wielkiej, trzeba było intensywnie pływać. Miało się wtedy ponad czterdzieści lat. Tak było. Później możemy sobie policzyć owe lata.

Siedzą tu przedstawiciele armatorów. Mam też bliski kontakt z armatorami. Każdy porządny armator ma własną drogę selekcji. Nie awansuje na chiefa bądź na kapitana człowieka, którego nie sprawdził. Aczkolwiek są armatorzy, u których czasami droga awansu jest może dłuższa, ale kapitan jest jaki jest. Mamy kolizje, mamy wypadki. Później zajmują się tym odpowiednie organa. Są armatorzy, niech się wypowiedzą, ale ze swojej strony ostrożnie podchodziłbym do wydłużania. Można się zastanowić, może trochę wydłużyć. Myślę, że w tej chwilo model nie jest zły. Znam młodych kapitanów, którzy są świetnymi kapitanami. Znam naprawdę świetnych młodych chiefów. Przychodzą na kursy, na szkolenia. Zresztą znam ich z uczelni. Są to nasi absolwenci. Dla nich ścieżka wydłużyłaby się. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie rektorze. Bardzo proszę.

Przewodniczący OZZZKiO przy PŻM Jerzy Lipiński:

Powiem tylko dwa słowa w odpowiedzi dla pana rektora. Nie chodzi mi o dyplom kapitański. Chodzi mi o dyplom na poziomie zarządzania, dyplom chiefowski. Stanowisko to uważam za bardzo istotne, ponieważ starszy oficer jest zastępcą kapitana w trudnych sytuacjach. Nie może być tak, że ktoś mając dyplom starszego oficera na poziomie zarządzania nie praktykował jako drugi oficer. Wystarczy być trzecim oficerem, zdać egzamin na chiefa i sprawa jest załatwiona, można mustrować na starszego oficera. Tu jest cały problem. Nie chodzi mi o dyplom kapitana, tylko o to jedno stanowisko. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan obok. Bardzo proszę.

Prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Szczecinie Andrzej Bąk:

Andrzej Bąk. Prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Szczecinie.

Pani przewodnicząca, panie ministrze, Wysoka Komisjo, tytułem sprostowania odnośnie do statków. Zostało powiedziane, że statki badawcze stoją i nic nie robią. W tym roku będziemy obchodzili dwudziestolecie Nawigatora XXI. Mamy zamiar zaprosić inne statki. Muszę powiedzieć, że naprawdę jest problem z ustaleniem terminu. Stąd wniosek, że statki naprawdę nie stoją i nic nie robią, tylko działają. Poza tym wykorzystanie statków do celów szkoleniowych często jest problematyczne ze względu na ich parametry. Stąd inicjatywa budowania jakichkolwiek statków służących do szkolenia przyszłych kadr morskich, moim zdaniem, jest jak najbardziej słuszna. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Przewodniczący Rady Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR Piotr Masny:

Przepraszam, nie zdzierżyłem. Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, Piotr Masny. Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR.

Zasadniczo nie zgadzam się z panem kapitanem co do jego opinii. Uważam, że podejmowanie takich kroków jest wręcz szkodliwe. Zaraz wytłumaczę państwu dlaczego. Faktem, który jest i z którego chyba wszyscy obecni na tej sali powinni zdawać sobie sprawę, jest mianowicie to, że nasi marynarze, nie wiem, nie chcę przesadzić, ale w 95% pracują za granicą. Pracują tam razem z kolegami z innych krajów. Przez nasze zaniedbania, o których od lat rozmawiamy na posiedzeniach komisji – przypomnę tylko sprawę podatków czy sprawę ubezpieczeń społecznych – i tak postawiliśmy ich w sytuacji niekonkurencyjności wobec innych nacji. Przepraszam bardzo za kolokwializm, ale grzebanie teraz przy tym, kombinowanie, żeby administracyjnie ustalać, żeby polski marynarz był lepszy od zagranicznego, moim zdaniem jest absolutnie bez sensu.

Mamy różne sytuacje. Wszyscy państwo wiecie, że ludzie są różni. Jeden będzie miał dyplom na poziomie zarządzania – u siebie w firmie mam takich wielu – ale nigdy nie zostanie starszym oficerem. Jak słusznie powiedział pan rektor, jest to tylko i wyłącznie wybór pracodawcy. To pracodawca wybiera. Człowiek jest oceniany na statku. Jest oceniany w pracy, natomiast wszelkie oceny administracyjne... Jak ktoś jest mądry, to panie kapitanie, gwarantuję panu... Miałem takich kadetów po szkołach morskich, których specjalnie dawaliśmy na ścieżkę przyspieszonego awansu, dlatego że po roku pełnienia stanowiska trzeciego czy drugiego oficera byli gotowi na starszego oficera. Naprawdę, niech mi pan uwierzy. Nie wymyślam, mówię to z perspektywy dwudziestoletniej praktyki w tym biznesie.

Spójrzmy na taką sytuację. W firmie, w której pracuję, jest drugi oficer polski i rumuński. Polski jest lepszy, ale nagle nie można go awansować, ponieważ nie ma polskiego dyplomu chiefa. Ktoś administracyjnie odgórnie zadecydował, że musi dwa lata wypływać. Bądźmy ostrożni. Zalecałbym daleko posuniętą ostrożność w wychodzeniu poza ramy tego, co wyznacza konwencja. Większość państw przyjęła konwencję tak jak ona jest. Powinniśmy robić dokładnie to samo. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Dodam od siebie, że każdy z nas ma doświadczenia związane z tym, jak zdaje się egzaminy w komisji egzaminacyjnej, jak absurdalne są pytania, ile to kosztuje i jakie są możliwości zdania egzaminu, kiedy marynarzom, których rzeczywiście zagraniczni armatorzy chcą awansować, udowadnia się, że nic nie umieją.

Przyjrzałabym się też – będę miała o to pytanie – systemowi egzaminowania. Nie dosyć, że to kosztuje tysiące – marynarze dorabiają na kasie w Biedronce, żeby zebrać na opłacenie zdawanego po raz trzeci egzaminu – to muszą porównywać, czy rice to zwyżka czy ryż albo robić jakieś obliczenia, których nie robią, ponieważ robi to serwis. Z praktycznego punktu widzenia są doceniani przez armatora. Są to jakieś absurdy. Ci ludzie nie mają czasu na siedzenie na lądzie, tylko na pływanie. Cały system organizacyjny dotyczący zdawania egzaminów jest po prostu absurdalny. Jest to absurd. Także w ten sposób wiążemy marynarzom ręce, sami im udowadniając, że nic nie potrafią w momencie, kiedy wszyscy śmieją się z pytań, na jakie muszą odpowiadać na egzaminach. Dodatkowo w wykazie nie ma statków, na których pływają, dlatego że wszystko idzie tak do przodu. Jest to po prostu absurdalne. Nad tym też musimy się pochylić. Bardzo proszę.

Prezes Polskiego Związku Zarządców Statków Ireneusz Kuligowski:

Irek Kuligowski. Nie wiem, czy po polsku czy po angielsku, w każdym razie Polski Związek Zarządców Statków.

Jedziemy po tym temacie, który zaczyna być trochę kontrowersyjny. Może zmieniłbym temat. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na tabelkę znajdującą się z opracowaniu. Proszę popatrzeć na cyfry. Głównie zajmuję się cyframi. Wiadomo, że w firmie chodzi

o profity i o cyfry. Zwróćcie państwo uwagę, co się dzieje z liczbą wydawanych dyplomów. Jest to strona 4, gdzie jest liczba wydanych świadectw i dyplomów. W roku 2017 mamy zapaść. W 2015 roku było nisko, w roku 2016 poszło to do góry, w roku 2017 znowu poleciało na łeb na szyję. Co się dzieje? Czy oznacza to, że nasza młodzież kompletnie traci zainteresowanie zawodem? Czy głosy, które docierają do nas np. ze Szczecina, że wielo-, wieloletni kapitanowie ni stąd, ni zowąd są na zasiłkach, trafiają do młodzieży, która przestała uznawać ten zawód za atrakcyjny? Jeżeli popatrzymy na dział maszynowy czy dział pokładowy, zapaści w liczbie wydawanych dyplomów są ogromne. Czy nasze dyskusje na temat przyszłości flagi, przyszłości marynarzy, ustawy o zatrudnieniu nie doprowadziły do tego, że wreszcie zaczynamy widzieć dalsze odwracanie się Polski od morza? Przepraszam, ale to taka mała uwaga. Rzuciło mi się to w oczy, kiedy od początku czytałem materiały. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze. Przepraszam, a kto z państwa zajmuje się tym w departamencie?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Pan Bartosz Dziurla.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę o ustosunkowanie się do tych wypowiedzi oraz do kwestii ewentualnych prac nad tym, żeby doprowadzić to do jakiegoś sensownego funkcjonowania, stworzenia w tym wymiarze odpowiednich warunków, poprawienia ustawy, która dotyczy tematu, który dzisiaj omawiamy.

Naczelnik wydziału w Departamencie Edukacji Morskiej MGMiŻŚ Bartosz Dziurla:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, nazywam się Bartosz Dziurla. Jestem naczelnikiem wydziału w Departamencie Edukacji Morskiej.

Jeżeli od razu można przejść do ustosunkowania się do ewentualnych uwag zgłaszanych do materiału oraz do kwestii dotyczących praktyki pływania, myślę że jeżeli chodzi o praktykę pływania, państwo prorektorzy, i nie tylko, także przedstawiciele armatorów, wskazali, że wydłużenie praktyki pływania w celu uzyskania dyplomu starszego oficera wiązałoby się z tym, że polski marynarz w awansie zawodowym byłby troszeczkę poszkodowany. Awans zawodowy zawsze uzyskiwałby później niż obywatele innych państw. Myślę, że kwestia przestrzegania i stosowania się do minimalnych wymogów konwencji jest jak najbardziej pozytywna. Należy się tego trzymać. Rynek i armatorzy awansują poszczególne osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje.

Może od razu odpowiem, jeżeli chodzi o uwagi dotyczące tabelki. Chciałbym trochę sprostować. Tabelka przedstawia liczby dyplomów wydanych oraz odnowionych. Wzrost, który widać w 2016 roku, jest wynikiem właśnie tego, że wcześniej był rok 2011. Co pięć lat zauważany jest pięcioletni cykl odnawiania dyplomów. Akurat w roku 2016 przypadł ten okres. Dlatego jest większa liczba. Można sobie porównać lata 2013, 2014, 2015, 2017. W roku 2015 było więcej, w 2017 roku mniej. Jak widać, jest fluktuacja, ale skok w roku 2016 nie jest odzwierciedleniem tego, że akurat w 2016 roku było tak dużo, a w roku 2017 tak mało.

Jeżeli chodzi o statki szkolne, pan prorektor z Akademii Morskiej w Szczecinie Andrzej Bąk słusznie zauważył, że statki badawcze nie nadają się do szkolenia marynarzy. Są przeznaczone do innych celów. Prowadzenie praktyk odbywa się tam w bardzo ograniczonym zakresie. Pomysły na nowe statki szkoleniowe są jak najbardziej popierane, jeżeli jest taka inicjatywa. Jest to też związane z tym, że jeżeli chodzi o same praktyki, w tej chwili zgłaszane są sygnały, żeby praktyki odbywane przez studentów były łatwiejsze do zrealizowania. Na poprzednich posiedzeniach Komisji rozmawialiśmy odnośnie do zespołu, który pracuje nad uzyskaniem środków finansowych dla armatorów w tym zakresie.

Odniosę się teraz do uwag do materiału, które zgłosiła Krajowa Izba Gospodarki Morskiej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę mówić do mikrofonu, żebyśmy wszyscy słyszeli. Proszę nie zapominać też o komisjach egzaminacyjnych i o tym całym procesie.

Naczelnik wydziału MGMiŻŚ Bartosz Dziurla:

Tak, komisje egzaminacyjne. Były uwagi odnośnie do rozporządzeń i przepisów, które wdrażają przepisy konwencji i dyrektywy, że są one zbyt biurokratyczne, że powinny być bardziej dostosowane do realiów. Musimy dostosować się do przepisów międzynarodowych. Jako administracja jesteśmy audytowani przez zewnętrzne podmioty takie jak Komisja Europejska czy IMO w zakresie tego, czy administracja spełnia wszystkie wymagania. Większość przepisów, które są w naszym prawodawstwie krajowym, jest potrzebna, żeby zapewnić, iż szkolenia, cały system szkoleniowy w Polsce spełnia odpowiednie wymagania.

Następnie było odniesienie do czasu trwania studiów. Trzeba tutaj zaznaczyć, że sama praktyka pływania jest częścią procesu kształcenia na studiach. W tej chwili proces ten trwa cztery i pół roku. Pomimo tego, że część okresu trwania tego procesu zajmuje praktyka pływania, jest ona częścią kształcenia. Jest to całość.

Jeżeli chodzi o to, że w materiale nie został wskazany statek szkoleniowy Franek Zubrzycki, to akurat w tym materiale odnieśliśmy się do statków posiadanych przez akademie. Jest taki statek. Zespół Szkół Morskich w Darłowie jest w posiadaniu statku szkolnego Franciszek Zubrzycki. Jest to tylko kwestia dopowiedzenia.

Odniosę się teraz do komisji kwalifikacyjnej. Pani przewodnicząca wspominała, że pytania są nieadekwatne. Komisja kwalifikacyjna na bieżąco aktualizuje pytania. Nie jest tak, że są tylko pytania z centralnej bazy pytań. Są też pytania, które są układane przez egzaminatorów. Jest to jednak kwestia przyjrzenia się temu bliżej, jeżeli takie sygnały są zgłaszane.

Jeżeli chodzi o komisję, to Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna jest odpowiedzialna za przeprowadzanie egzaminów kwalifikacyjnych. Jeżeli jest podnoszone, że działalność komisji bądź samo przeprowadzanie egzaminów w jakiś sposób są niewłaściwe, jest to asumpt, żeby przyjrzeć się temu bliżej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Już widzę, że będziemy musieli się temu przyjrzeć. Zwracam uwagę, że marynarze nie mają czasu przyjeżdżać do Sejmu, żeby państwu to opowiadać. Zresztą boją się cokolwiek powiedzieć, ponieważ nie zdadzą egzaminów. Jest kilka dni egzaminów. Proszę się temu przyjrzeć, dlatego że jest to po prostu absurdalne. Już nie mówię o tym, że robią to jakieś spółki i inne podmioty, które nie wiem kto kontroluje. Nie wiem, kto pisze pytania. Proszę przyjrzeć się całemu mechanizmowi, ponieważ jest on chory. Moim zdaniem po prostu źle funkcjonuje.

Bardzo proszę. Zgłaszał się pan Michnal i pan kapitan. Będę jeszcze prosiła panią Krzywdę o wypowiedź, dlatego że była pani w ministerstwie przy uchwalaniu zasad funkcjonowania komisji egzaminacyjnej. Będę prosiła, żeby pani ewentualnie powiedziała, czy zauważyła pani niedogodności, czy są one pani znane. Czy w związku z tym może pani wskazać, jaką inicjatywę trzeba podjąć, jeżeli chodzi o cały proces przeprowadzania egzaminów? Bardzo proszę, panie kapitanie.

Przewodniczący OZZZKiO przy PŻM Jerzy Lipiński:

Ponieważ tak się złożyło, że jestem też egzaminatorem Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, mogę powiedzieć troszeczkę na temat egzaminów. Z mojej strony uważam, że egzaminy nie są zbyt trudne. Na egzaminie testowym na dziesięć pytań wystarczy mieć sześć pozytywnych odpowiedzi i uzyskuje się zaliczenie. Z mojej obserwacji, jeżeli chodzi o Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną w Szczecinie, wynika że zdawalność jest w granicach 80-90%. Wyjątek stanowi egzamin na starszego oficera, gdzie zwykle oblewa 30%. Stąd też moje poprzednie wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przypominam, że jest to cały proces egzaminowania. Marynarze mają określony termin, w którym muszą zdać egzamin. Muszą ponownie płacić. Zdają trzy dni. Zależy jeszcze

o jakich egzaminach mówimy. Zdarza się też tak, że nikt nie zdaje z całej grupy, dlatego że nagle ktoś nie odpowiedział na jedno pytanie. Cała jego praca, nauka i przygotowanie nie mają sensu. A są to osoby, które są praktykami. Podważa się ich kwalifikacje. Przepraszam, że zacytuję, ale mogą dzielić się swoimi uwagami ze swoimi kolegami z zagranicy czy z armatorami. Pytania są po prostu głupie. Jest to opinia wielu marynarzy. Albo będziemy wymyślać i udowadniać im, że nie nadają się do pracy, albo ktoś zacznie się temu przyglądać, dlatego że jest tu tak jak przy prawie jazdy. Ile razy mają zdawać i płacić tyle pieniędzy? Oni nie mają na to czasu, panie kapitanie. Pół roku mają siedzieć w domu, a kto będzie zarabiał, pływał? Są chętni, którzy chcą ich awansować, zatrudniać, a o podwyższaniu kwalifikacji nie ma mowy. Przyjeżdżają do Polski i rozkładają ręce, o co tutaj chodzi.

Ja tylko sygnalizuję problem. Widzę, że w tej chwili nie rozbierzemy tego. Sygnalizuję problem, że jest to bardziej złożona kwestia. Naprawdę wsłuchałabym się w głos marynarzy. Niektórzy po prostu boją się państwu o tym powiedzieć. Taka jest prawda.

Bardzo proszę, panie rektorze.

Prorektor do spraw morskich AM w Gdyni Henryk Śniegocki:

Pani przewodnicząca, rzeczywiście jest problem. Często mam do czynienia z kursantami. Muszę powiedzieć, że na większości przedmiotów kursanci próbują wymuszać, żeby cykl szkolenia szedł w kierunku przygotowania ich pod konkretne pytania, które z wielu przedmiotów są bzdurne. Funkcjonuje dużo pytań błędnych, pomimo tego że komisja działa tak długo. Uważam, że egzamin powinien być przygotowany tak, żeby wiedza praktyczna oraz niezbędna teoria zostały wyegzekwowane od uczestnika egzaminu. W tej chwili tego nie mamy. Nie mamy tego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. W dodatku odbywa się to w urzędach morskich. Liczba miejsc, do których marynarz musi się udać i dowiedzieć, łącznie z liczbą wypływanych dni... Tutaj też są różnice, jednego dnia dowiaduje się, że ma za dużo, drugiego dnia, że ma akurat, a jak przychodzi na egzamin, okazuje się, że ma za mało. Takie przypadki też znam.

Bardzo proszę, jeszcze pan się zgłaszał.

Wiceprzewodniczący Rady KIGM w Gdyni Krzysztof Michnal:

Jeszcze raz Krzysztof Michnal. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej.

Mówiliśmy o egzaminach. Myślę, że nie jest to kwestia procentu zdawalności, tylko jakości egzaminów. Potwierdzam, jeżeli chodzi o podejście egzaminowanych, to z jednej strony mówią: „proszę nas nauczyć pod pytania, ponieważ chcielibyśmy wiedzieć". Pytań jest stosunkowo niedużo, niektóre są bardzo idiotyczne, a nawet błędne. Oczywiście egzaminatorzy mogą tworzyć własne pytania, co wcale nie znaczy, że pytania te są zdecydowanie lepsze. Podam przykład pytań na motorzystę: czy stop tego i tego nazywa się tak, a tego i tego tak albo jeżeli pomiędzy jakieś atomy włożymy jakiś kryształek, to czy będzie to korozja tego typu czy tamtego. Szanowni państwo, przecież nie na tym to polega. Jest to szaleństwo. Ludzie wychodzą, są zdenerwowani, jakość egzaminu jest co najmniej straszna. Kolejność też pozostawia dużo do życzenia. Mówiliśmy już o tym.

Chciałbym tutaj zwrócić się do pana naczelnika. Jeżeli chodzi o nasze uwagi, po pierwsze, to nie jest tak, że jesteśmy przeciwko administracji, a administracja przeciwko nam. Państwo nie musicie bronić się przed nami, tylko musimy współpracować ze sobą. Uwagi zgłaszamy od samego początku. Jak powiedziałem na początku, rozporządzenia były spóźnione. Były pisane na kolanie. Są regularnie poprawiane. Liczba zmian rozporządzeń jest przeolbrzymia. Myślę, że trzeba nad tym zapanować i generalnie zmienić system. System jest niezwykle biurokratyczny. Mówi pan, że jest sprawdzany przez kontrole zewnętrzne. Oczywiście, że tak, ale kontrole zewnętrzne sprawdzają zgodność z konwencją. Jest to niezbędne minimum. A nasze rozporządzenia przewidują wielokrotnie więcej niż przewiduje konwencja. Wydaje mi się, należy odejść od takiej biurokracji.

Zwłaszcza w nauczaniu szkolnym, a myślę, że w uczelnianym też, system, który co do godziny wymaga określonej tematyki, jest niezgodny z regułami prawidłowego nauczania. Tak nie można robić. Powiem szczerze, że przecież my was oszukujemy, a wy o tym doskonale wiecie. Musimy wpisać określone godziny, a przecież to nauczyciel

doskonale wie, jaka jest interakcja grupy, czy daną wiedzę należy rozszerzyć, czy w ogóle pojawiło się coś nowego. O ile mi wiadomo, w szkołach średnich 20% tematów nauczyciel ma w swojej gestii i powinien je na bieżąco zmieniać, a państwo żądacie od nas, żeby rozliczyć się z tego wszystkiego ściśle co do godziny. Nie na tym polega sztuka nauczania.

Aktualizacji pytań nigdy nie było, panie naczelniku. Nigdy nie było. Proszę tak nie mówić. Były tylko pytania dodawane przez egzaminatorów, ale nie do bazy pytań, dlatego że była kwestia tego, za ile w takim przypadku państwo kupi owe pytania. Są tam przecież prawa autorskie. Rozumiem egzaminatorów, zwłaszcza że za pierwszą bazę pytań ktoś dostał pieniądze.

Jeżeli chodzi o statki szkolne, tutaj, szanowni państwo, nie chodzi o pewne przepychanie się. Proszę zauważyć, że są statki szkolno-badawcze. Oczywiście najłatwiej jest wsadzić całą grupę z uczelni na jeden statek i przerobić z nią określony program. Tylko że nie tak to wygląda. Troszkę więcej luzu w tym wszystkim. Poza tym statki tak samo powinny służyć np. liceom, wszystkim szkołom. Pomijam szkoły niepubliczne, ponieważ tutaj jest troszeczkę inny rachunek, jest kwestia tego, ile te statki kosztują. Można to zrobić. Notabene teraz jest rejs na Spitsbergen. Czy jedzie cała grupa studentów? Nie, tylko część. Reszta pozostanie na uczelni, ponieważ jest jeden statek. Przecież nie można ich wysłać. Wygląda to troszeczkę inaczej. Myślę, że można pogodzić statki szkolne, szkolno-badawcze, badawcze itp. Notabene w dalszym ciągu twierdzę, że większość czasu stoją przy kei i stosunkowo niedużo pracują. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Jeszcze dwie wypowiedzi i kończymy, ponieważ mamy jeszcze dwa punkty. Mamy też następne posiedzenie Komisji, a potem głosowania. Bardzo proszę, pan kapitan i pan rektor.

Przewodniczący KSPW Jan Popończyk:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni goście, śródlądówka też ma swoje problemy. Jeżeli chodzi o rozporządzenie w sprawie kwalifikacji, teraz wchodzi nowa dyrektywa. Chodzi o bardzo prostą sprawę. Staże nabywa się mając jakiś stopień. W momencie, kiedy na statku mamy obowiązkowy skład załogi, który jest wypełniony, a trzeba wziąć młodego człowieka, który będzie odbywał staż, żeby uzyskać wyższy stopień, to jest on na statku niepotrzebny, jest dodatkiem. W tej chwili koszty załóg w żegludze śródlądowej zaczynają się już zbliżać do 50% kosztów dziennych eksploatacji. Jest pytanie, czy uwzględniając nakłady, jakie państwo będzie ponosiło na rozwój żeglugi śródlądowej, na odtworzenie żeglugi śródlądowej, nie warto rozważyć tego, żeby wspierać armatorów przy zatrudnianiu młodych ludzi, przy braniu młodych ludzi na staże, dlatego że w tej chwili po prostu jest to nieopłacalne. Nie mają oni uprawnień, które są potrzebne, a trzeba ich zatrudnić, żeby mogli wypływać staże. W związku z tym tworzy się bardzo niekomfortowa sytuacja dla obydwóch stron. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan rektor. Proszę bardzo.

Prorektor do spraw morskich AM w Gdyni Henryk Śniegocki:

Proszę państwa, Krzysiu drogi, statki szkoleniowe pełnią ważną rolę w szkoleniu. Muszę powiedzieć tak. Racja, ileś tam lat temu Dar Młodzieży pływał trzy, cztery miesiące, szkolił naszych studentów, jakąś szkołę średnią. Teraz rozpoczyna sezon w lutym, kończy w listopadzie. Mamy dwa, trzy miesiące, żeby przygotować go do kolejnego sezonu, a na praktyki dobijają się uczelnie nie tylko polskie, ale także zagraniczne. Od kilkunastu lat szkolimy Belgów, dobijają się Francuzi, także Afryka chciałaby przyjść na szkolenia.

Rola statków szkoleniowych jest bardzo ważna. Zgodzę się z kolegą ze Szczecina, że Szczecin ma jeden statek i jest obłożony. Horyzont II także jest obłożony, aczkolwiek jest drogi w eksploatacji. Musimy tak go eksploatować, żeby znaleźć środki. W tej chwili we flocie jest trochę zapaść. Jest gorzej z praktyką eksploatacyjną u armatorów. Często dając studentowi cztery miesiące praktyki na statkach szkoleniowych dobrze przygotowujemy go do praktyki eksploatacyjnej. Z dwunastu miesięcy już cztery miesiące ma odbyte w uczelni. Poza tym jak mówię, jako uczelnia jesteśmy bardzo mocno zaan-

gażowani w Afryce. Jeżeli chodzi o Angolę, funkcjonuje uczelnia. Jeżeli chodzi o Senegal, za chwilę będziemy pracowali nad tworzeniem uczelni. Mówi się tam o współpracy z naszą uczelnią, ale także o tym, czy mogliby brać udział w praktykach na naszych statkach.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani dyrektor Krzywda.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej MGMiŻŚ Katarzyna Krzywda:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, mogę tutaj mówić na bazie mojej wiedzy historycznej, ponieważ kiedy zostałam dyrektorem Departamentu Gospodarki Morskiej, w którym wówczas był również wydział wyszkolenia i kwalifikacji – było to około cztery lata temu – po poprzednikach odziedziczyłam nowo przyjętą ustawę o bezpieczeństwie morskim. Właśnie o tej ustawie mówimy. Do ustawy tej było do wydania kilkadziesiąt rozporządzeń, w sumie około czterdziestu aktów prawnych. Spotkaliśmy się wówczas przede wszystkim z problemem powołania Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej. Potrzeba powołania komisji wynikała przede wszystkim z potrzeby implementacji zmian do Konwencji STCW. Wtedy zaczęliśmy też pracę nad pytaniami egzaminacyjnymi. O ile dobrze pamiętam, pierwszy zestaw pytań egzaminacyjnych został zlecony do opracowania akademiom morskim. Później pytania te podlegały jeszcze kilkukrotnej weryfikacji. Na tym moja wiedzy się kończy, ponieważ od dwóch lat funkcjonuje Departament Edukacji Morskiej, którego nie jestem dyrektorem. Po prostu nie wiem, jak przebiegają prace w tym departamencie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przychodząc na posiedzenie Komisji bardzo proszę, żeby pani poinformowała się, co się dzieje w innym departamencie odnośnie do tego tematu. Liczymy na to, że pani po prostu udzieli nam odpowiedzi. Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby coś dodać w pierwszym punkcie?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeżeli chodzi o pewne uwagi ze strony szkoły, uwzględniliśmy je. W czasie przedstawiania informacji mówiłem o szkołach niepublicznych, czyli prywatnych, które tak naprawdę są szkołami niepublicznymi.

Jeżeli chodzi o czas studiów, w rzeczywistości wynosi on cztery i pół roku. Co prawda są to cztery lata, a potem pół roku trwa szkolenie, praktyka. W sumie kończy się to właściwie po sześciu latach. Jest jeszcze dodatkowa praktyka trwająca około półtora roku, która daje możliwość zarządzania.

Jeżeli chodzi o wymienione statki, Zubrzycki jak najbardziej funkcjonuje.

To tyle w skrócie. W sumie były to informacje przedstawione jako problemy. Przed nami dużo do zrobienia. Są pewne rzeczy, co do których nie możemy ustąpić, jeżeli chodzi o biurokrację i administrację morską. Musi ona konsekwentnie pilnować ustaleń Komisji Europejskiej, wymagań, które są stawiane. Tutaj nie można popuścić. To tyle, co mogę w skrócie powiedzieć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Obiecuję państwu, że wrócimy do tego tematu, ponieważ jest to bardzo skomplikowana tematyka. Mam nadzieję, że przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przyjdą przygotowani i zorientowani, przyjdą z jakimiś propozycjami, dlatego że wymaga to analizy. Proszę pytać również marynarzy, sięgnąć do statystyk, zapytać w urzędach morskich, przedstawić nam system kto organizuje egzaminy, jak to wygląda, ile to kosztuje, ile to kosztuje marynarza itd. Są to bardzo ważne informacje. Jako Komisja chcemy posuwać się do przodu z rozwiązaniami, a nie utrzymywać stan, który absolutnie nie pomaga marynarzom w awansie oraz uzyskiwaniu dyplomu, który jest im potrzebny na całym świecie, żeby mogli pływać.

Przechodzimy do drugiego punktu, a mianowicie do rozpatrzenia informacji na temat sytuacji pracowników sektora żeglugi śródlądowej delegowanych do pracy w krajach Unii Europejskiej. Bardzo proszę pana ministra o kilka słów na ten temat.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeżeli chodzi o wspomniany problem, występuje on na dwóch poziomach. W krajach tzw. starej Unii Europejskiej obserwuje się działania mające na celu ochronę rynku wewnętrznego tych państw. Przykładem tego są francuska i niemiecka ustawy o wynagrodzeniu minimalnym. Zgodnie z owymi ustawami polscy armatorzy wykonujący pracę w ramach oddelegowania zobowiązani są do zagwarantowania pracownikom wykonującym pracę poza granicami Polski wynagrodzenia na poziomie wynagrodzenia minimalnego obowiązującego w kraju, na terenie którego praca ta jest wykonywana. Ponadto armatorzy zobowiązani są do sprawdzenia różnic w ramach wynagrodzenia minimalnego w Polsce.

Przepisy powyższych ustaw wprowadzają niewspółmierne obciążenia administracyjne oraz ingerują w obrót gospodarczy pod pretekstem rzekomej walki z dumpingiem socjalnym. Ponadto promują koncepcję Europy dwóch prędkości. Nie może być na to zgody.

Drugim utrudnieniem dla polskich armatorów są planowane zmiany w unijnej dyrektywie o pracownikach delegowanych na poziomie Unii Europejskiej. Dyrektywa ta zmierza do tego, żeby to wszystko dostosowywać do warunków, do płacy minimalnej, jaka obowiązuje na terenie krajów unijnych starej Unii Europejskiej.

Polska z dużym zainteresowaniem obserwuje prace nad dyrektywą o pracownikach delegowanych, także z uwagi na brak wyłączenia dla międzynarodowych przewozów drogami wodnymi śródlądowymi realizowanymi przez polskich armatorów wodnych śródlądowych. W związku z tym w celu ochrony sektora dopiero rozwijającego się, wspierania modernizowanego sektora żeglugi śródlądowej w Polsce ministerstwo podejmuje działania mające na celu zmianę tego niekorzystnego stanu rzeczy.

Przykładem jest ostatni incydent z czerwca 2017 roku, o którym poinformowano nasze ministerstwo. Chodziło o kontrolę armatora polskiego przez niemieckie służby. Przeprowadzona kontrola stanowiła precedens w środowisku armatorów żeglugi śródlądowej. W przypadku niewywiązania się armatora z przedmiotu kontroli, weryfikacji zatrudnienia marynarzy, czasu pracy i stawek wynagrodzenia na armatora może zostać nałożona grzywna administracyjna w znacznej wysokości, co najmniej 30 tys. euro. Armator odwołał się od zaleceń pokontrolnych do głównego urzędu celnego w Hamburgu. Częściowo dostarczył wymagane w trakcie kontroli dokumenty, jednak jego wniosek został odrzucony jako bezzasadny. Armator został pouczony o możliwości złożenia odwołania do sądu skarbowego w Hamburgu. Odwołanie się armatora zostało uznane przez niemiecki urząd za bezzasadne. W związku z tym armator rozważa odwołanie się do Strasburga.

Mamy tutaj problem, który stoi przed naszym ministerstwem. Musimy starać się wpłynąć na to, żeby przede wszystkim rozwiązać ów problem. Wszyscy wiemy, że dzisiaj większość armatorów pływających po drogach śródlądowych pływa poza granicami z uwagi na to, że chcemy przywrócić żeglowność, ale jesteśmy dopiero na początku tej drogi. W związku z tym musimy dbać o armatorów i zapewnić im warunki do spokojnego funkcjonowania. To tyle, jeżeli chodzi o tę informację.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, to czy goście chcieliby? Pan kapitan Popończyk.

Przewodniczący KSPW Jan Popończyk:

Jeżeli chodzi o problem dotyczący płac marynarzy pływających na Zachodzie, problem polega na tym, że nasi armatorzy są obciążeni dużo wyższymi obciążeniami pozapłacowymi. Są to składki na ubezpieczenie. Zupełnie inaczej wygląda też sprawa podatków. W efekcie pracownik polski, który dostaje zagraniczne stawki, kosztuje armatora dużo więcej niż kosztuje armatora zachodniego tego typu pracownik przy tej samej stawce, co w znacznym stopniu utrudnia działalność i wpływa na konkurencyjność, dlatego że jak wspominałem, płace zbliżają się już do 50% kosztów dziennych eksploatacji statku śródlądowego. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Proszę bardzo. Proszę się też przedstawiać.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Bartosz Fabiańczyk. Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowna Komisjo, podtrzymuję stanowisko, że są problemy wynikające, potocznie mówiąc, z Milogu. Dla armatorów żeglugi śródlądowej dzisiaj jest to bardzo duży problem i tykająca bomba. Jeden z armatorów, który akurat nie jest zrzeszony w naszym związku, miał przeprowadzoną kontrolę. Kara w wysokości minimum 30 tys. euro jest związana tylko z przedstawieniem dokumentacji. To, czy będzie ona słuszna, czy armator będzie wywiązywał się ze wszystkich warunków Milogu, to zupełnie co innego. Kary są tam znacznie, znacznie większe. W związku z tym jest bardzo duży niepokój. Nie wiemy, jak się to wszystko potoczy. Natomiast na pewno jesteśmy zadowoleni, że stanowisko rządu polskiego jest takie, że bardzo mocno musimy się wspierać w tych sprawach, musimy to rozwiązać.

Duży problem wiąże się z charakterem naliczania i rozliczania, dlatego że są to dwa całkowicie różne systemy naliczania świadczeń socjalnych dla pracownika, które de facto są integralną częścią minimalnego wynagrodzenia. W związku z tym nie można tego bezpośrednio porównać. Jak wspomniał pan kapitan, chcąc porównać i zadośćuczynić wszystkim wymaganiom niemieckiego Milogu, jako armatorzy jesteśmy narażeni na zdecydowanie większe koszty.

Ponadto w polskim prawodawstwie w stosunku do armatorów i marynarzy śródlądowych nieuregulowana jest kwestia różnic pomiędzy delegowaniem a podróżą służbową. Nie można rozliczać diet wynikających z podróży służbowej za granicą. Jednocześnie diet nie możemy doliczać jako składowej według założeń Milogu. Są to po prostu dwa różne systemy. Jest to nieuregulowane. Cały czas borykamy się z tym problemem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Ponieważ żegluga śródlądowa podlega panu ministrowi, mam nadzieję, że pan minister będzie informował nas na bieżąco o postępach.

Jeżeli z państwa strony nie ma więcej nikogo chętnego do zabrania głosu, przechodzimy do punktu trzeciego, a mianowicie rozpatrzenia do informacji na temat planów powołania Morskiego Funduszu Inwestycyjnego, Portowego Funduszu Inwestycyjnego oraz Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję bardzo. Szanowna Komisjo, gospodarka morska jest jednym z kluczowych elementów wpływających znacząco na wzrost gospodarczy oraz zatrudnienie. Stanowi ona jeden z podstawowych wyznaczników w kształtowaniu polityki rozwoju kraju. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2016 rok, gospodarka morska to ponad 108 tys. osób pracujących, w tym 74 tys. pracujących w spółkach prawa handlowego, ponad 17 tys. podmiotów gospodarczych, w tym ponad 3300 spółek prawa handlowego i ponad 300 podmiotów zatrudniających więcej niż 50 pracowników, ponad 43 000 000 tys. zł przychodów i prawie 1 500 000 tys. zł zysku netto, ponad 24 500 000 tys. zł wartości brutto środków trwałych i 2 000 000 tys. zł nakładów inwestycyjnych, 73 000 tys. ton obrotów ładunków w portach morskich, 96 statków morskich, 25 000 000 tys. ton morskich przewozów ładunków, 625 tys. pasażerów w morskiej komunikacji międzynarodowej, 12 statków morskich oddanych do eksploatacji.

Gospodarka morska posiada potencjał przynoszenia znacznych dochodów zarówno dla przedsiębiorców, jak i do budżetu państwa w postaci danin publicznych, jednakże wymaga wysokich nakładów inwestycyjnych. Obecny poziom nakładów inwestycyjnych jest niewystarczający z punktu widzenia zapewnienia odpowiednich zasobów przeładunkowych i transportowych dla dynamicznie rozwijającej się wymiany handlowej, a w szczególności dynamicznie rozwijającego się eksportu. O ile w okresie od roku 2005 do roku 2016 obroty w handlu zagranicznym wzrosły o 140%, to obroty ładunkowe portów morskich wzrosły tylko o 33%. Liczba statków morskich spadła o 26%. Morskie przewozy ładunków spadły o 23%. Liczba statków morskich oddanych do eksploatacji spadła o 57%.

Skutkiem powyższego infrastruktura portowa i transportowa może stać się wąskim gardłem dla wzrostu wymiany handlowej, a przez to dla wzrostu gospodarki, na czym

skorzystają porty i gospodarki państw sąsiednich. Wysoka kapitałochłonność, długoterminowy horyzont inwestycyjny, cykliczność oraz konieczność posiadania specjalistycznej wiedzy powodują, że mało jest podmiotów gotowych do inwestowania środków w kapitałochłonne przedsięwzięcia w sektorze gospodarki morskiej.

Priorytetem Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest stworzenie warunków dla rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Główne założenia rozwojowe obejmują między innymi wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, które są istotnym elementem infrastruktury państwa, zwiększenie konkurencyjności polskich stoczni, jak również stworzenie warunków rozwoju dla armatorów. W chwili obecnej w polskiej gospodarce morskiej brakuje mechanizmu finansowania dopasowanego do jej potrzeb, co stanowi istotną barierę dla pełnego wykorzystania potencjału podmiotów z sektora gospodarki morskiej.

W związku z powyższym w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej powstała idea stworzenia mechanizmu finansowego dedykowanego gospodarce morskiej, w tym w szczególności stoczniom, armatorom i portom morskim, którego istotnym elementem jest Morski Fundusz Inwestycyjny. Powstanie takiego mechanizmu wpisuje się w pozostałe działania podejmowane przez ministerstwo. dotyczące aktywizacji gospodarki morskiej, w tym w szczególności przemysłu okrętowego.

Pierwszym krokiem w kierunku uruchomienia Morskiego Funduszu Inwestycyjnego było utworzenie komitetu sterującego do spraw utworzenia Morskiego Funduszu Inwestycyjnego jako organu doradczego Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Pierwsze posiedzenie komitetu odbyło się w dniu 6 października 2017 roku. Kolejne spotkania będą wkrótce, w marcu. W skład komitetu wchodzą: Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jako jego przewodniczący, podsekretarze stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jako jego wiceprzewodniczący, przedstawiciele Ministra Inwestycji i Rozwoju odpowiedzialnego za rozwój regionalny i Ministra Finansów odpowiedzialnego za instrumenty finansowe, zastępca przewodniczącego Komisji Nadzoru Finansowego oraz członek zarządu Narodowego Banku Polskiego. Taki skład komitetu stanowi gwarancje wypracowania instrumentu funkcjonalnego, odpowiadającego potrzebom gospodarki morskiej oraz wpasowanego w polski system finansowy.

Przygotowane przez resort gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wstępne założenia ustawy o Morskim Funduszu Inwestycyjnym będą przedmiotem dalszych prac i konsultacji.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie ministrze, przepraszam bardzo, ale zapoznaliśmy się z materiałem pisanym, który został nam przekazany. Czy jest sens odczytywania go? Może zadajmy pytanie członkom Komisji, kto go nie przeczytał.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Przepraszam. Przekazaliśmy materiały, a to jest uzupełnienie, które po prostu dzisiaj...

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zerkam i widzę, że czyta pan in extenso.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Proszę?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przeglądam materiał, ponieważ mam go przed sobą. Widzę, że pan minister czyta to wszystko, co zostało nam przekazane w formie pisemnej.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Przedstawiam to, co uważam, że powinienem przedstawić. Potem może być dyskusja nad tym.

W każdym razie inicjatywą Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest utworzenie tzw. funduszu inwestycyjnego, który za moment przedstawi pan Jerzy Krok. Bardzo proszę o krótką prezentację.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Ekspert do spraw Morskiego Funduszu Inwestycyjnego w MGMiŻŚ Jerzy Krok:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, w imieniu ministerstwa chciałbym przedstawić założenia do powołania dwóch funduszy, a mianowicie Morskiego Funduszu Inwestycyjnego i Funduszu rozwoju dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Jak wcześniej powiedział pan minister, są to założenia, które są jeszcze poddawane pracom. Będą one przedmiotem akceptacji przez odpowiednie zespoły i komitety sterujące.

Zacznę od Morskiego Funduszu Inwestycyjnego. Potrzeba powołania Morskiego Funduszu Inwestycyjnego, o czym państwo już wcześniej dowiedzieli się z materiałów i wcześniejszej wypowiedzi pana ministra, wynika z dużych potrzeb inwestycyjnych tego sektora gospodarki oraz podmiotów związanych z gospodarką morską, które przewyższają aktualne środki, którymi podmioty te dysponują, wysokiej kapitałochłonności inwestycji powiązanych z długim okresem zwrotu inwestycji, specyfiki branż związanych z gospodarką morską wymagających specjalistycznej wiedzy, której wiele podmiotów finansowych nie posiada. W związku z tym jest niewielka liczba podmiotów finansowych zainteresowanych finansowaniem gospodarki morskiej zarówno ze względu na wysoką kapitałochłonność, długi okres inwestycyjny, potrzebę specjalistycznej wiedzy, jak i cykliczność branż związanych z gospodarką morską. W związku z tym podnosi to ryzyko instytucji finansowych, które uważają, że lepiej nie inwestować. Zresztą pewne doświadczenia historyczne też mają wpływ na powstrzymywanie się od inwestycji w branże sektora gospodarki morskiej.

Są też ograniczone środki budżetowe, które mogą być przeznaczone na rozwój branż sektora gospodarki morskiej. Są także ograniczenia wynikające z przepisów dotyczących pomocy publicznej. Problem niedostatku instytucji finansujących sektor gospodarki morskiej, jak też niewystarczającej, nieadekwatnej ilości zasobów finansowych do finansowania długoterminowych projektów infrastrukturalnych nie jest tylko specyfiką polską. Problem ten dostrzegł już Parlament Europejski, który uznał, że długoterminowe finansowanie stanowi istotne narzędzie umożliwiające wprowadzenie europejskiej gospodarki na ścieżkę inteligentnego rozwoju i trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu zgodnie ze Strategią Europa 2020 oraz wysokiemu poziomu zatrudnienia i konkurencyjności, żeby budować gospodarkę jutra w sposób ograniczający jej podatność na ryzyko systemowe, zwiększający jej odporność. Efektem takiej konstatacji było przyjęcie przez Parlament Europejski w kwietniu 2015 roku rozporządzenia w sprawie europejskich długoterminowych funduszy inwestycyjnych, którego nadrzędnym celem jest pobudzenie inwestycji długoterminowych w gospodarce realnej.

Celem stworzenia mechanizmu, którego elementem jest Morski Fundusz Inwestycyjny, jest rozwój infrastruktury finansującej sektor gospodarki morskiej, wykorzystanie mechanizmy dźwigni finansowej dla środków, rozszerzenie bazy inwestorów inwestujących w sektor gospodarki morskiej o nowych inwestorów, w szczególności prywatnych inwestorów instytucjonalnych i detalicznych, zwiększenie liczby dobrze przygotowanych projektów inwestycyjnych w sektorze gospodarki morskiej, przyspieszenie inwestycji w rozwój podmiotów związanych z gospodarką morską poprzez rozwój infrastruktury finansującej projekty w sektorze gospodarki morskiej oraz dywersyfikacja jednostkowego ryzyka dla podmiotów finansujących, w szczególności poprzez zwiększenie liczby podmiotów finansujących ten sektor, jak też obniżenie jednostkowej wartości inwestycji dokonywanej przez jedną instytucję finansową.

Wstępne założenia do projektu, jak już była o tym mowa wcześniej, dalej są na etapie prac i uzgodnień również z komitetem sterującym powołanym przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Podstawą utworzenia funduszu będzie ustawa o Morskim Funduszu Inwestycyjnym. Przedmiotem ustawy będzie regulacja zasad: utworzenia, zadania, zasady finansowania, organizacja oraz funkcjonowanie Morskiego Funduszu Inwestycyjnego. Zakłada się, że fundusz zostanie powołany w formie spółki akcyjnej utworzonej na podstawie ustawy o Morskim Funduszu Inwestycyjnym, działa-

jącej w oparciu o ustawę oraz Kodeks spółek handlowych. Przewiduje się, że założycielem funduszu zostanie Bank Gospodarstwa Krajowego, który ma doświadczenie w zarządzaniu różnego rodzaju podmiotami finansującymi sfery działalności istotne dla gospodarki. Nadzór nad działalnością funduszu będzie sprawowała rada nadzorcza składająca się z trzech do siedmiu członków, powoływanych na trzyletnią wspólną kadencję. Prawo do powoływania i odwoływania jednego członka rady nadzorczej będzie przysługiwać ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, ministrowi właściwemu do spraw instytucji finansowych i ministrowi właściwemu do spraw rozwoju i gospodarki. Zarząd funduszu będzie się składał z prezesa oraz od jednego do trzech wiceprezesów powoływanych przez radę nadzorczą.

Podstawą gospodarki finansowej będzie roczny plan finansowy zatwierdzany przez radę nadzorczą. Jeżeli chodzi o podatkowanie przychodów z działalności funduszu, przewiduje się, że tak jak w przypadku innych funduszy działających z różnych formach prawnych, będzie on zwolniony z podatku dochodowego od osób prawnych. Decyzje inwestycyjne funduszu będą podejmowane w oparciu o rekomendacje komitetu inwestycyjnego Morskiego Funduszu Inwestycyjnego. Nadzór nad całością obszaru działalności inwestycyjnej będzie sprawowała Komisja Nadzoru Finansowego poprzez nadzór nad instytucjami finansowymi, które tworzą mechanizm, jak też podmiotami emitującymi instrumenty finansowe znajdujące się w obszarze działalności funduszu.

Przewiduje się, że źródłami finansowania działalności funduszu będzie kapitał zakładowy, w tym kapitał założycielski wniesiony przez Bank Gospodarstwa Krajowego, środki pozyskiwane z emisji obligacji, kredytów i pożyczek, przychody z akcji i udziałów w zysku z inwestycji dokonywanych przez fundusz, dotacje otrzymane z budżetu państwa, z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz pochodzące z budżetu Unii Europejskiej. Środki finansowe zebrane przez fundusz będą przeznaczone na finansowanie szeroko rozumianej gospodarki morskiej poprzez inwestycje głównie w instrumenty kapitałowe, akcje i udziały, instrumenty dłużne typu obligacje, weksle, listy zastawne i pożyczki zarówno związane i wyemitowane przez podmioty działające w szeroko rozumianym obszarze gospodarki morskiej, w tym stocznie, porty, armatorów, jak też inne podmioty działające w otoczeniu najważniejszych podmiotów.

Dodatkowo część środków funduszu będzie przeznaczona na finansowanie objęcia i nabycia jednostek uczestnictwa funduszy otwartych i specjalistycznych funduszy inwestycyjnych otwartych oraz certyfikatów inwestycyjnych funduszy inwestycyjnych zamkniętych, których celem jest finansowanie rozwoju szeroko rozumianej gospodarki morskiej poprzez inwestycje głównie w instrumenty dłużne podmiotów związanych z gospodarką morską. Przykładowy model mechanizmu finansowania gospodarki morskiej związany z Morskim Funduszem Inwestycyjnym wygląda dosyć skomplikowanie, ale jego istotą jest to, że Morski Fundusz Inwestycyjny, który zaznaczony jest kolorem żółtym, będzie funkcjonował jako sponsor powołania funduszy inwestycyjnych o różnym charakterze, przede wszystkim funduszy otwartych i funduszy zamkniętych, do których z kolei poprzez firmy zarządzające będą ściągane pieniądze z rynku kapitałowego zarówno od inwestorów instytucjonalnych, jak i detalicznych.

Jeżeli chodzi o fundusze inwestycyjne zamknięte, fundusze inwestycyjne zamknięte inwestowałyby głównie w kapitał podmiotów gospodarki morskiej. Fundusze inwestycyjne otwarte inwestowałyby w instrumenty finansowe dłużne. Chodzi o to, że na bazie takiego mechanizmu chcemy stworzyć kilka grup inwestorów inwestujących w instrumenty o różnym charakterze, o różnym poziomie ryzyka. Na samym dole najbardziej ryzykowne byłyby inwestycje dokonywane przez podmioty branżowe, ponieważ posiadają one największą specjalistyczną wiedzę na temat projektów, w które będzie się inwestować. W drugiej kolejności wchodziłyby fundusze inwestycyjne zamknięte, które z racji swojego charakteru są nastawione na ponoszenie większego ryzyka niż inwestycje w instrumenty dłużne. Dopiero trzecim elementem finansowania byłyby fundusze inwestycyjne otwarte, które zbierałyby pieniądze od szerokiej gamy inwestorów, w tym inwestorów prywatnych. Z racji tego, że posiadają rozdrobionych udziałowców, uczestników funduszy, nastawione są głównie na inwestycje o niższym poziomie ryzyka.

Jeżeli chodzi o Morski Fundusz Inwestycyjny, może na początek to tyle. Ewentualnie później dopowiem, jeżeli będą jakieś pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa ma pytania? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowny panie ministrze, fundusz finansowy oczywiście jest tylko narzędziem realizacji określonych celów. Nie usłyszeliśmy o tych celach. Z pana ust usłyszeliśmy tylko diagnozę ogólnej sytuacji rynku i gospodarki morskiej. Już na tym bardzo ogólnym etapie, przy bardzo ogólnym zarysie tego, czym ma być, jakie podmioty mają tworzyć przyszły Morski Fundusz Inwestycyjny, pojawia się kilka pytań. Zarówno w pana wypowiedzi, jak też w wypowiedzi pana prezentującego założenia funduszu, dało się słyszeć stwierdzenie, że jest mało zewnętrznych, prywatnych podmiotów gotowych do inwestycji w sektor morski. Czy znaczy to, że zadanie to przejmie, ciężar ten weźmie na siebie budżet państwa? Także w wypowiedziach obu panów pojawiało się stwierdzenie, że istnieją ograniczenia finansowe w finansowaniu branży morskiej ze względu na przepisy o pomocy publicznej. Czy nie jest tak, że fundusz ten pośrednio ma stanowić możliwość finansowania branży morskiej przez budżet państwa?

Co najmniej w trzech miejscach przy źródłach finansowania pojawia się niepokojący zapis. Proszę o ustosunkowanie się do tego. Źródłami finansowania Morskiego Funduszu Inwestycyjnego będą, zgodnie z lit. a), dotacje otrzymywane z budżetu państwa, zgodnie z lit. d), dotacje z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zgodnie z lit. j), pożyczki z budżetu państwa. Są to pieniądze budżetowe. Pośrednio jest to pomoc państwa. Proszę o ustosunkowanie się do tego.

Nie wiem również skąd ta nieśmiałość, żeby powiedzieć, że autorem, pomysłodawcą tego jest ministerstwo czy też strona rządowa. De facto strona rządowa zadecyduje, czy fundusz powstanie. Mówił pan o zespołach, komitecie sterującym. W komitecie sterującym nie ma żadnego przedstawiciela biznesu. Stąd pytanie, o jakim charakterze będzie to spółka akcyjna. Czy będzie to spółka o charakterze komercyjnym? Czy rzeczywiście liczycie na jakieś podmioty zewnętrzne, które mogłyby objąć jakiekolwiek akcie? Na razie to tyle. Dziękuję.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proponuję pytanie, odpowiedź. Potem pan.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zdecydowanie, żeby się nie powtarzać.

Ekspert do spraw Morskiego Funduszu Inwestycyjnego w MGMiŻŚ Jerzy Krok:

Szanowni państwo, rzeczywiście inicjatorem powstania funduszu, jak wcześniej powiedział pan minister, jest ministerstwo. Inicjatorem jest z tego względu, że jak wcześniej mówiliśmy, podmiotów, które są skłonne finansować w rozwój gospodarki morskiej, nie jest za wiele. Chodzi też o liczbę podmiotów, które są skłonne inwestować.

Rzeczywiście przewidziana jest pewna rola dla środków państwowych, ale mechanizm jest całkowicie komercyjny. Dlaczego mówimy, że przewidziana jest pewna rola dla środków państwowych? Fundusz w jakimś sensie jest powołany w oparciu o środki publiczne, gdyż Bank Gospodarstwa Krajowego też jest podmiotem zaliczanym do sfery publicznej i w jakimś sensie obraca środkami publicznymi. Celem jest powołanie instytucji, jakie będą całkowicie instytucjami komercyjnymi, w których udział środków publicznych będzie niewielki. W związku z tym jeżeli chodzi o aspekt, który pan podniósł, a mianowicie aspekt pomocy publicznej, to nie będzie to naruszało przepisów o pomocy publicznej ze względu na to, że po pierwsze, udział inwestycji ze środków publicznych w pojedynczej inwestycji będzie niewielki, czyli dopuszczalny przez Unię Europejską. Po drugie, jak już wcześniej pozwoliłem sobie powiedzieć, problem z finansowaniem sfery gospodarki morskiej i w ogóle infrastruktury – będziemy jeszcze mówili o Funduszu dróg morskich o specjalnym znaczeniu transportowym – jest problemem, który występuje wszędzie ze względu na to, że inwestycje te trzeba pobudzać, trzeba pokazywać, że na nich też można zarabiać.

A więc istotą Morskiego Funduszu Inwestycyjnego powołanego ze środków publicznych – nie chcieliśmy zamykać możliwości wsparcia go ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej czy bezpośrednio z dotacji budżetu państwa – jest możliwość pobudzenia oszczędzania przez podmioty prywatne, zarówno osoby prawne, jak i osoby fizyczne w dedykowanych podmiotach finansowych, które będą się specjalizowały w finansowaniu gospodarki morskiej. W tej chwili w Polsce nie ma takich podmiotów. Byłyby to swego rodzaju fundusze branżowe. Jedne fundusze ponosiłyby większe ryzyko, ponieważ inwestowałyby raczej w instrumenty kapitałowe albo quasi kapitałowe, które generują podobne ryzyko. Fundusze otwarte byłyby czysto prywatnymi podmiotami zarządzanymi przez towarzystwa funduszy inwestycyjnych, których w tej chwili na rynku jest ponad sześćdziesiąt. Kwestią dyskusji będzie, które towarzystwo będzie chciało utworzyć taki fundusz. Będzie kwestia czegoś, co nazywa się sponsorem pierwszej emisji kapitału założycielskiego. Taka jest rola Morskiego Funduszu Inwestycyjnego. Chodzi o to, żeby dał on kapitał założycielski, żeby go utworzył i żeby fundusze te mogły działać.

Dopóki takiego podmiotu nie będzie, nie będzie podmiotów zainteresowanych. Towarzystwa funduszy inwestycyjnych generalnie mają specjalistów, którzy są skłonni do prowadzenia inwestycji o krótkim horyzoncie czasowym. Lepiej kupuje się i sprzedaje akcje na giełdzie, ponieważ widać, co się dzieje. A więc trzeba znaleźć mechanizm, instrument, który zachęci zarówno podmioty, jak i inwestorów do inwestowania w branżę morską. Takim instrumentem ma być ten mechanizm, o którym w tej chwili mówimy, którego najbardziej istotnym elementem jest Morski Fundusz Inwestycyjny, który pozwoli na stworzenie funduszy, które będą się zajmowały bezpośrednio inwestowaniem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł, a potem pan wiceprzewodniczący.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Mam tylko pytanie doprecyzowujące. Staram się podążać za pańskim tokiem myślenia, ale jest tak, że sektor gospodarki morskiej, jak obaj panowie powiedzieli, charakteryzuje wysoki poziom ryzyka. Tym samym oczekiwania podmiotów zewnętrznych, które miałyby inwestować w fundusz, będą wysokie. Będą to oczekiwania wysokiej rentowności inwestycji, chyba że inwestorami będą podmioty bezpośrednio związane ze Skarbem Państwa. W pierwszej części swojej wypowiedzi wskazywałem, że wówczas byłoby jednak ryzyko pomocy publicznej. Biorąc dodatkowo pod uwagę koszty oczekiwań, jak też obwarowanego instytucjonalnie funduszu, może się to okazać zbyt kosztowne. Oznaczałoby to, że taniej będzie wziąć kredyt, aniżeli skorzystać z funduszu. Czy istnieje takie niebezpieczeństwo?

Ekspert do spraw Morskiego Funduszu Inwestycyjnego w MGMiŻŚ Jerzy Krok:

Zawsze można powiedzieć, że istnieje niebezpieczeństwo, że jakaś inwestycja się nie uda. Zawsze jest ryzyko gospodarcze. Ryzykiem gospodarczym dla pojedynczego banku będzie finansowanie pojedynczej inwestycji w sektorze gospodarki morskiej w odniesieniu zarówno do jego kapitału, jak i do zaangażowania w ogóle w całą branżę. Każda działalność gospodarcza jest obciążona ryzykiem. Generalnie fundusz ma być funduszem, który jest nastawiony na działalność komercyjną. Cały mechanizm ma być komercyjny. To nie są pieniądze, które mają zostać dane w postaci wsparcia na zasadzie: „zróbcie coś z tym, może się uda, a może nie”. Mają to być instrumenty finansowe, które są zwrotne, jeżeli chodzi zarówno o finansowanie długiem, jak i finansowanie kapitałem. Dlatego jest potrzeba, żeby instytucji, które są bezpośrednio zaangażowane w finansowanie gospodarki morskiej, było więcej niż jedna czy dwie po to, żeby obniżyć ryzyko inwestycyjne jednego pomiotu. Obniżamy je zarówno poprzez liczbę podmiotów finansujących bezpośrednio jeden projekt, obniżamy je poprzez skalę inwestycji dokonywanej przez pojedynczego inwestora, jak też obniżamy je przez to, że mamy gradację ryzyk przypisanych do różnych kategorii podmiotów zaangażowanych w dany projekt.

Najpierw są najbardziej ryzykowne inwestycje, które wymagają poniesienia największego ryzyka. Są podmioty branżowe, które są inicjatorami całej inwestycji, dlatego że to one robią projekt finansowy, np. budowy statku, budowy nabrzeża. Poszu-

kują na to pieniędzy. Ich potencjalne ryzyko jest największe. Dalej wchodzą fundusze zamknięte, które ze swej natury raczej inwestują w instrumenty kapitałowe i instrumenty dłużne podobne co do swojej konstrukcji do instrumentów kapitałowych. Dopiero na końcu są fundusze otwarte, które będą ponosić dużo mniejsze ryzyko inwestycyjne ze względu na to, że po pierwsze, ich dług, pożyczki czy obligacje będą zabezpieczone lepiej niż wszystkie inne. W hierarchii finansowania podmiotów będą stały niżej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję. Pan wiceprzewodniczący.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, mamy do czynienia z bardzo ogólną prezentacją. Jest to trochę smutne, dlatego że po dwóch latach rządów tak naprawdę mamy założenia. Szkoda, że posłowie nie otrzymali kompletu materiałów. Gdybyśmy rzeczywiście mogli zapoznać się ze schematem blokowym, który był dzisiaj wyświetlony, pewnie nasza dyskusja byłaby lepsza.

Kluczowe pytanie tak naprawdę zadał tutaj pan poseł Obrycki. Jest to pytanie, czy macie państwo jakiegoś prywatnego inwestora, odnośnie do którego macie poważne powody, żeby sądzić, że zainwestuje w tego rodzaju fundusz. Wtedy będziecie wiarygodni, że rzeczywiście odbywa się to na zasadach rynkowych. W każdej innej sytuacji możemy być narażeni na jakąś formę pomocy publicznej. Zresztą test prywatnego inwestora, jeżeli Komisja będzie się przyglądała temu przedsięwzięciu, na pewno będzie wykonany.

Natomiast tak naprawdę trudno jest mówić o całym projekcie, jeśli nie wyspecyfikowaliście państwo bardzo konkretnych celów. Logika tego rodzaju wsparcia powinna być taka: cel, a potem najlepsza z możliwych metod znalezienia finansowania. Tymczasem wy tworzycie strukturę na zasadzie dosyć szczególnego hasła „wspieramy gospodarkę morską".

Moja prośba dotyczy dostarczenia nam – pewnie je macie, wierzę w to głęboko – bardziej szczegółowych informacji oraz zrobienia bardziej szczegółowego podejścia, żebyśmy mogli rozmawiać o pieniądzach, ponieważ właściwie to jest istota naszego dzisiejszego spotkania, w oparciu o bardziej konkretne rzeczy niż to, że będzie dotacja z budżetu państwa i że trzeba wspierać gospodarkę morską. Jak słusznie mówi pan poseł Obrycki, przemysł stoczniowy jest przedmiotem wysokiego ryzyka. Jeżeli prywatny inwestor rzeczywiście włoży pieniądze, to będzie oczekiwał wysokiej stopy zwrotu. Czy naprawdę jesteście w stanie zapewnić wysoką stopę zwrotu prywatnym inwestorom? Jeżeli nie będziecie mieli tego rodzaju uwiarygodnienia, czarno widzę przyszłość tego przedsięwzięcia. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
Proszę państwa, po raz kolejny widzimy, że ci, którzy przez osiem lat, demolowali gospodarkę morską, w dalszym ciągu nie rozumieją, o czym tutaj jest mowa. Za chwilę, za zgodą pani przewodniczącej, poproszę o zabranie głosu współautora tego dokumentu, pana ministra, a dzisiaj zarządcę Polskiej Żeglugi Morskiej, pana Pawła Brzezickiego. Zanim to nastąpi chciałbym powiedzieć o dwóch sprawach.

Przestańcie panowie – mówię to do pana posła Obryckiego, do pana przewodniczącego – emanować hasełkiem pomocy publicznej. Fundusze takie, o czym, jak myślę, powie pan Brzezicki, istnieją i funkcjonują od lat w Danii. Dzięki temu powstała firma Maersk. Dzięki temu w Wielkiej Brytanii istnieje najstarszy armator na świecie Cunard. Nie tylko bardzo dobrze prosperuje, ale było go stać na sztandarową inwestycję, jaką jest Queen Mary 2. Taki fundusz istnieje w Niemczech. Taki fundusz istnieje we Francji. Pytam się, z jakich powodów ma nie funkcjonować w Polsce.

Powiem też, że wszędzie w funduszach tych udziałowcami są także podmioty państwowe, publiczne, rządy. Na przykład w British Aerospace państwo ma swoje udziały. We Francji jest np. koncern Dassault, którego właścicielem jest rząd francuski, jest państwo francuskie. Komisja Europejska jakoś w to nie ingeruje. Dlaczego? Zresztą podob-

nie jest w Finlandii, która odtworzyła swój przemysł stoczniowy, który wcześniej też był prawie zlikwidowany.

Jest to kwestia odpowiedzialności, także gry politycznej w Brukseli oraz woli. Wy nie mieliście takiej woli. W roku 2008 z przyczyn politycznych zaoraliście stocznie. Podnoszenie dzisiaj takich argumentów, panowie posłowie z opozycji, jest bałamutne, ponieważ nikt nie każe Brytyjczykom, którzy póki co jeszcze są w Unii Europejskiej, nikt nie każe Duńczykom, Francuzom czy Niemcom rezygnować z tego typu funduszy. Wręcz przeciwnie, jest to wręcz zachęcające. Koresponduje to z planem Junckera, żeby we wrażliwych sektorach gospodarki, a takim sektorem jest gospodarka morska... Najlepszym przykładem, jak koniunktura potrafi fluktuować w górę, w dół, jest sektor offshore. Koresponduje to z planem Junckera, właśnie dlatego że tworzy poduszkę finansową, kiedy jest dekoniunktura na rynku przewozów. Wtedy armatorzy mają problemy, a co za tym idzie, wtedy też stocznie mają problemy i koło się zamyka.

To, co panowie tutaj mówicie, niestety jest dla mnie nie do przyjęcia. Miałoby to sugerować, że Polska ma być na pozycji państwa upośledzonego. A my deklarujemy, że chcemy odbudowywać i zabezpieczać na przyszłość gospodarkę morską także na wypadek tego, że gdyby, nie daj Boże, przyszli tacy jak wy i chcieli to zepsuć, żeby już nie dało się tego zepsuć i zniszczyć.

Mam wniosek, żeby oddać głos jeszcze panu ministrowi Maternie, a potem panu ministrowi Brzezickiemu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan minister.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję bardzo. Słysząc głosy pana posła Obryckiego i pana wiceprzewodniczącego, wnioskuję z tego, żebyśmy tak naprawdę dalej nic nie robili i wszystko...

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Zadajemy pytania, panie ministrze.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, to ja prowadzę obrady Komisji. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Zadaje pan pytania, a z drugiej strony mówi pan o tym, że jest jakieś duże ryzyko. Po dwóch lata stwierdziliśmy dużo, między innymi robiąc założenia do rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Pokazaliśmy drogę, co trzeba zrobić. Dzięki temu chcemy zainwestować kwotę prawie 70 000 000 tys. zł. Powoli widzimy już efekty w portach Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście. Specjalnie zacytowałem, że w okresie od roku 2005 do roku 2016 było tylko 33% udziałów w portach, a dzisiaj mogę powiedzieć, że miesiąc do miesiąca, rok 2017 do roku 2018 wzrost towarów w Porcie w Gdańsku wynosi 36%. Idzie to w tym kierunku, że kapitałochłonność jest w coraz krótszym okresie. Dzisiaj złotówka zainwestowana przez porty zwraca się w ciągu niecałego roku. My chcemy iść dalej, chcemy zrobić Port Centralny w Gdańsku, chcemy rozbudować między innymi Porty Szczecin i Świnoujście. Jest już decyzja. Wpływy z oclenia do budżetu państwa w zeszłym roku wyniosły 40 000 000 tys. zł. Były to wpływy z trzech portów, Portu Szczecin i Świnoujście, Portu Gdańsk i Portu Gdynia. Kwota 40 000 000 tys. zł wpłynęła do budżetu. Wie o tym pan premier Morawiecki. Dlatego zgodził się na to, żeby powstał Port Centralny w Gdańsku.

Naprawdę proszę tylko nie przeszkadzać, a zrobimy to spokojnie. Oczywiście dalej będą przedstawione wszystkie założenia. Najlepiej na początku wbić w tryby i mówić, żeby nic nie robić, a będzie dobrze. Nie jest dobrze, dlatego to zmieniamy. Odwróciliśmy się frontem do Bałtyku. W ciągu trzynastu lat chcemy zainwestować kwotę 25 000 000 tys. zł. Pan prezes Portu Gdańsk może potwierdzić, że dzisiaj złotówka zwraca się w niecały rok. To jest ważny element tego wszystkiego. To, co było przez lata, od roku 2005 do roku 2016, to było tylko 30% w obrocie. Dzisiaj następuje diametralny zwrot tego wszystkiego. W tym kierunku idźmy. Z jednej strony żegluga śródlądowa będzie motorem napędowym. Widzimy

to wszystko. Dlatego zakupy, produkcja promów, budowa promów to bardzo ważne elementy w tym wszystkim. Dziękuję.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Czy może pan odpowiedzieć na pytanie, które padło?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie przewodniczący. Naprawdę udzielę głosu każdemu. Bardzo proszę, czy zgodnie z wnioskiem pana wiceprzewodniczącego pan Brzezicki chciałby zabrać głos?

Zarządca komisaryczny PŻM PP Paweł Brzezicki:

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, przede wszystkim chciałbym bardzo podziękować panu ministrowi Maternie, że konsekwentnie podąża w budowie funduszu.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Prosimy mówić głośniej i do mikrofonu.

Zarządca komisaryczny PŻM PP Paweł Brzezicki:

Dziękuję, że pan minister Materna konsekwentnie prowadzi prace nad utworzeniem funduszu inwestycyjnego, funduszu morskiego. Jeżeli jest to możliwe, to też chciałbym poprosić o przesłanie prezentacji na maila z tego względu, że wcześniej nie mogliśmy się z nią zapoznać. To tyle ad vocem.

Jeżeli natomiast chodzi o samą zasadę i ideę, to chciałem państwu powiedzieć, że mylicie państwo pewne pojęcia, które przy tej budowie są bardzo ważne. Wszyscy to mylimy, całe społeczeństwo myli. Otóż inwestycje morskie nie są inwestycjami wysokiego ryzyka. Inwestycje morskie są inwestycjami o chwiejnej przychodowości, bardzo niestabilnej przychodowości, inwestycjami o długim okresie zwrotu i wysokiej kapitałochłonności. Natomiast co do zasady są jednymi z najbardziej zyskownych inwestycji. Myślę, że jeżeli będziecie państwo widzieli możliwość współpracy Polskiej Żeglugi Morskiej, to jesteśmy do dyspozycji.

Jeżeli chodzi o fundusz jako taki, byłaby to pierwsza instytucja w Polsce, która, w odróżnieniu od banków komercyjnych, łączyłaby know how oraz mechanizmy całej branży morskiej, mogąc być w tym momencie ekspertem. Rola ekspercka jest niezwykle istotna. Jeżeli będzie tak, jak jest to przedstawiane, to poprzez fundusz będzie można wpływać zarówno na porty, jak i na stocznie, jak i na armatorów. Ponadto rolą takiego funduszu będzie stabilizowanie sytuacji w poszczególnych przedsiębiorstwach branżowych, co jest niezwykle ważne. Po prostu będzie on powstrzymywał od popełnienia tego, z czym mieliśmy do czynienia w przeszłości, czyli od kardynalnych błędów zarządczych. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli państwo parlamentarzyści nie chcą już zabierać głosu, przechodzimy do gości. Bardzo proszę, zgłaszali się pan Irek Kuligowski, pan Kościk i pan kapitan Popończyk. Naprawdę udzielę głosu każdemu. Bardzo proszę.

Prezes PZZS Ireneusz Kuligowski:

Dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca Komisji, wszyscy państwo, była tutaj mowa, że dobrze by było, gdyby wypowiedziała się też strona biznesowa. Na bazie mojego doświadczenia, a jest to pięćdziesiąt lat w żegludze, trzydzieści dwa lata wkoło świata, pracowałem dla inwestorów w Azji, w Europie i w Ameryce Północnej, zastanawia mnie jedna rzecz, że próbujemy tutaj... Chociaż może zacznę od czegoś innego. Nie jestem politykiem i nie patrzę na to z politycznego punktu widzenia, ale muszę powiedzieć, że trzeba pogratulować ambicji i nowych idei, próby stworzenia czegoś nowego, wydostania się z marazmu, w którym znaleźliśmy się już od dłuższego czasu, ze stanu niemocy, kiedy nic nie można było zrobić. Wiem to z własnego prywatnego doświadczenia, ponieważ w ostatnich siedmiu latach, kiedy wróciłem z zagranicy do Polski, próbowałem robić zmiany.

Zastanawia mnie tylko jedna rzecz. Chyba niepotrzebnie próbujemy odnajdywać koło. Istnieją pewne sprawdzone mechanizmy. Dobrze byłoby zrobić analizę, jak robią to inni.

Przez dwa lata byłem managing director`em pięćdziesięciu czterech spółek niemieckich typu KG. Można było się tam wiele nauczyć, jak funkcjonują mechanizmy, jak można stworzyć pomoc państwa dla różnych inicjatyw bez narażania się na negatywne opinie Unii Europejskiej.

Wiele tematów, o których chciałem powiedzieć, już zostało poruszonych. Nie będę więc ich powtarzał. Gorąco zachęcam też do studiowania pana Martina Stopforda, który jest uznanym autorytetem, jeżeli chodzi o kwestię żeglugowe. Dowiemy się tam tego, co powiedział pan zarządca komisaryczny Polskiej Żeglugi Morskiej, pan minister. Żegluga rzeczywiście może być profitable.

Chyba najważniejsze w tym wszystkim jest to, żeby rozumieć, że żegluga to nie jest jeden typ statków. Jest cała masa statków, są różne typy. Cykle się zmieniają. Nie idą tak samo jak było to kiedyś. Co prawda widzę, że pozytywne, dobre cykle są coraz krótsze, a złe coraz dłuższe, tym niemniej są one bardzo różne w różnych sektorach żeglugi. Jedną z najważniejszych rzeczy, którą stosuje wielu armatorów, jest dywersyfikacja. Kiedy jedna żegluga nie idzie, reszta ciągnie mu to wszystko. Jest to to, o czym, jak mi się wydaje, trzeba by było pamiętać

Przy tym trzeba powiedzieć, że jest jeszcze jedna rzecz. Żegluga to nie jest tylko żegluga. Wspomaga ona całą masę biznesów. Mój mentor, człowiek, który przez wiele lat uczył mnie żeglugi, doktor Heinrich Schulte z Hamburga zawsze mi mówił: „Mister Kuligowski, pieniędzy nie robi się w żegludze, pieniądze robi się wokół żeglugi". Musimy o tym pamiętać. Po to jednak, żeby robić pieniądze wokół żeglugi, najpierw musimy mieć żeglugę. Trzeba patrzeć na wynik końcowy, na to, czym skończymy tę całą działalność itd.

Jeszcze jedna rzecz, o której chciałem powiedzieć. Prezenter wspomniał o braku specjalistów w Polsce. Nie da się ukryć, że nie ma tego typu ludzi. Tym niemniej w trakcie swoich trzydziestu dwóch lat spędzonych wokół świata spotkałem wielu Polaków w bankach, np. w Nowym Jorku w dawnym Manufacturers Hanover Trust, także w innych bankach w Europie Zachodniej, nawet w Hamburgu. Polacy tam byli. Gdyby mieli pracę w Polsce, myślę, że chętnie by się tutaj przenieśli, podobnie jak wielu naszych pracowników z firm typu ship management, którzy też istnieją gdzieś tam na świecie. Jak się tworzy możliwość powrotu do Polski, chętnie wracają. Dziękuję. I życzę powodzenia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję ślicznie. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność".

Oczywiście jest to koncepcja. Zgadzamy się z tym, że jest to koncepcja. Niemniej w nawiązaniu do dyskusji ogólnej chciałbym zwrócić uwagę, że takiej koncepcji nie było przez dwadzieścia pięć lat. To są fakty. Jako związkowcy, jako organizacje społeczne mamy pewną świadomość, mamy pewną ocenę. Być może nasze spojrzenie jest subiektywne, być może patrzymy przez pryzmat oczekiwań marynarzy i rybaków, ale też moich kolegów stoczniowców i portowców, niemniej mamy jednak świadomość degradacji gospodarki morskiej. Chciałbym przypomnieć – nadal jestem pracownikiem Polskich Linii Oceanicznych, które w tej chwili eksploatują trzy statki – że jak zaczynałem pracę w Polskich Liniach Oceanicznych jako oficer, jako absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, to statków było sto kilkadziesiąt, było kilka tysięcy miejsc pracy.

Wszyscy pamiętamy, ale bardzo łatwo przechodzimy obok faktu degradacji przedsiębiorstw żeglugowych i rybackich. Kto dzisiaj pamięta Transocean, Odrę, Gryf, Dalmor? Pamiętamy, ale mało interesujemy się, dlaczego tak się stało. Wtedy obowiązywała zasada neoliberalizmu, która głosiła, że rynek wszystko załatwi, że niewidzialna ręka rynku wszystko załatwi.

Dzisiaj próbujemy argumentować, że pomoc jest dozwolona. Jest dozwolona. Jak wszyscy państwo wiecie, wszystkie polskie związki marynarzy i rybaków są afiliowane w Europejskiej Federacji Transportowców i w Międzynarodowej Federacji Transportowców. Na przykład Europejska Federacja Transportowców, z czym my się zgadzamy,

dopuszcza udzielanie pomocy publicznej, jeżeli pomoc ta generuje miejsca pracy dla Europejczyków. Zgadzamy się z tym, że pieniądze podatników mogą być przeznaczane na takie cele. Wzywaliśmy nawet Komisję Europejską do przeglądu wytycznych pomocy publicznej. W ramach tego wezwania wskazywaliśmy, że warunkiem jest, że tworzymy miejsca pracy.

Chciałbym powiedzieć, że straciliśmy bardzo dużo miejsc pracy. Dzisiaj jest koncepcja ich odbudowania. Popieramy tę koncepcję, zdając sobie sprawę, że jest ona dopiero w ogólnym zarysie, niemniej koncepcja idzie we właściwym kierunku. Chcemy stworzyć dobre miejsca pracy, dobrze płatne miejsca pracy dla polskich marynarzy, i nie tylko, także dla pracowników europejskich, dlatego że jesteśmy w Unii Europejskiej. Taka pomoc jest dopuszczalna. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan kapitan Popończyk.

Przewodniczący KSPW Jan Popończyk:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Mam konkretne pytanie do pana dyrektora, który przedstawiał prezentację. O ile rozumiem koncepcję funduszu, ma być to bufor sytuujący się pomiędzy obszarem, który przez instytucje finansowe jest diagnozowany jako obszar podwyższonego ryzyka, a samą branżą. Z jednej strony ma zapewniać inwestorów prywatnych o zmniejszeniu ryzyka ze względu na to, że fundusz działa, wobec czego inwestują poprzez fundusz. Z drugiej strony ma wesprzeć armatorów i instytucje inwestujące, przedsiębiorców inwestujących w branży morskiej, oferując im w tym momencie niższe koszty, tańszy dostęp do środków niż gdyby chcieli szukać ich bezpośrednio na rynku kapitałowym z uwzględnieniem marży ryzyka. Czy dobrze zrozumiałem?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź.

Ekspert do spraw Morskiego Funduszu Inwestycyjnego w MGMiŻŚ Jerzy Krok:

Jeżeli chodzi o oferowane warunki, to w zależności od typu instytucji finansowej, będą one dostosowane do warunków rynkowych, jak też do oczekiwań inwestorów. Z punktu widzenia podmiotów z branży gospodarki morskiej istotne będzie wsparcie, o którym mówił tutaj pan minister Brzezicki, czyli wsparcie merytoryczne ze strony Morskiego Funduszu Inwestycyjnego, dlatego że będą tam pracować specjaliści. Po drugie, kwestia liczby inwestorów o różnej klasie akceptacji ryzyka powoduje, że ci, którzy będą skłonni zainwestować pieniądze przy niskim ryzyku, będą inwestować w otwarte fundusze inwestycyjne. Ci którzy będą akceptowali wyższe ryzyko, będą inwestować poprzez fundusze zamknięte. Dla każdego typu inwestora będzie troszkę inny instrument, inne ryzyko, inna stopa zwrotu. Z kolei fundusze otwarte z założenia mają inną płynność. Z punktu widzenia inwestora wtedy nie jest to inwestycja długoterminowa. Z natury rzeczy jest to inwestycja o takim horyzoncie, jakiego inwestor sobie zażyczy. Jeżeli chodzi o fundusze inwestycyjne otwarte, umorzenia tak naprawdę odbywają się na bazie dziennej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Jak państwo widzicie, mamy też trudne problemy do rozwiązania. Mamy jakąś nadzieję i perspektywy, jeżeli chodzi o fundusz. Na dzisiejszym posiedzeniu Komisji zajmowaliśmy się rzeczywiście szerokim wachlarzem zagadnień.

Niemniej jak zapowiadałam, powrócimy do punktu pierwszego. Mam serdeczną prośbę do państwa z ministerstwa, żebyśmy mieli naprawdę lepszy ogląd, jak też propozycje lub uwagi, co trzeba zmienić, dlatego że jest to bardzo ważny element funkcjonowania naszych marynarzy.

Jeżeli będzie trzeba, to rozumiem, że prezentacja do nas dotrze. Bardzo proszę. Już mamy. Bardzo dobrze. Jeżeli ktoś jest zainteresowany, bardzo proszę.

Jeżeli chodzi o punkt drugi, pan minister będzie nas informował na bieżąco, ponieważ jest to ważna kwestia.

Kończymy punkt trzeci i przechodzimy do punktu czwartego. W tym momencie chciałabym powiedzieć państwu posłom, że tak jak obiecałam, przekazałam państwu

projekt dezyderatu w sprawie podjęcia działań zmierzających do rozwiązania problemów związanych ze świadczeniami emerytalnymi właścicieli kutrów i łodzi rybackich oraz armatorów pływających. Było to pierwsze posiedzenie Komisji, na którym podjęliśmy ten temat. Miejmy nadzieję, że panowie ministrowie wypracują tutaj jakieś rozwiązanie, gdyż z tego, co wiem, prace trwają. Chciałabym zapytać, czy są jakieś uwagi do przedstawionej treści? Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, dezyderat, który pani przygotowała, w dużym stopniu wychodzi naprzeciw temu, co zgłaszałem na ostatnim posiedzeniu Komisji. Nie chciałbym pamiętać o niefortunnym zgrzycie, jakim było wystąpienie pana podsekretarza Witkowskiego. W gronie posłów napiszemy w tej materii do pana premiera. Przypominam, a osoby, które nie były obecne na tym posiedzeniu informuję, że pan podsekretarz raczył nazwać dezyderat Wysokiej Komisji dokumencikiem. Nie będę zgłaszał poprawki, żeby dezyderat ten nazywać dezyderacikiem. Po prostu spuśćmy zasłonę milczenia nad wystąpieniem pana Witkowskiego. Zagłosujemy za dezyderatem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Wydaje mi się, że niezależnie od owych zgrzytów, podeszłam do dezyderatu poważnie. Dałam państwu również czas na zgłaszanie uwag. Poszerzyłam go. Jak powiedziałam, było to pierwsze spotkanie dotyczące tego tematu.

Składam jeszcze poprawkę. Zgodnie z procedurą powinniśmy zwrócić się do Prezesa Rady Ministrów. Przepraszam, odwrotnie, powinniśmy zwrócić się nie do Prezesa Rady Ministrów, tylko do Rady Ministrów. W związku z tym proponuję, żebyście państwo posłowie przyjęli dezyderat wraz z taką poprawką. Wobec tego przystępujemy do głosowania.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem dezyderatu o treści, która została państwu przedstawiona? Kto jest przeciwny? Kto wstrzymał się od głosu? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Grażyna Kućmierowska:

Za 7 głosów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jaki jest wynik? 7 głosów. Dobrze. Przyjęliśmy dezyderat.

W związku z tym, że wyczerpaliśmy porządek dzienny, zamykam posiedzenie Komisji, jak zwykle dziękując państwu gościom za udział i zapraszając na następne posiedzenia.

O godz. 13.00, drodzy państwo, kontynuujemy. W tej samej sali mamy następne posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.